



## ОРЕНБУРГСКАЯ ДЕТСКАЯ...

*Владимир Иванович Петров родился в 1947 г. в с. Старояшикине Грачёвского района Оренбургской области. Окончил Московский институт железнодорожного транспорта. Служил в армии. Работал на различных инженерных и руководящих должностях в системе МПС. Поэт, прозаик, член Союза писателей России, лауреат областной Аксаковской премии, премии альманаха «Гостинный Двор» им. Валериана Правдухина, региональной литературной премии им. П.И. Рычкова (2017).*

11 ноября 1837 года состоялось торжественное открытие Царскосельской, первой в России железной дороги общественного пользования. Высокоставленные гости и многочисленные петербуржцы, собравшиеся у только что построенного здания вокзала на Загородном проспекте северной столицы, в двенадцать часов тридцать минут проводили в Царское Село состав из паровоза, управляемого иностранным подданным, одним из первых энтузиастов в области развития железных дорог в России Францем Герстнером, и восьми вагонов с тремя сотнями пассажиров. На 27-километровый путь машинисту потребовалось 35 минут, на обратный — 27. Средняя скорость составила 51 км/час, максимальная — 64, по тем временам для очевидцев — фантастическое достижение.

Несмотря на эту официальную дату, днём рождения отечественной железной дороги с

паровозной тягой по праву считается 1 августа 1834 года, когда на первом в России рельсовом пути длиной в 400 сажень (853,5 м) был испытан первый русский паровоз. И железная дорога, и паровоз были построены отцом и сыном, Ефимом и Мироном Черепановыми, механиками-самородками Нижнетагильских заводов Демидовых. Несмотря на то, что это успешное испытание произошло лишь через девять лет после подобного действия в Англии, нисколько не умаляется начальный вклад уральских умельцев в железнодорожный транспорт.

Паровоз Черепановых имел существенные преимущества перед своим английским предшественником Джорджа Стефенсона: при меньшем собственном весе перевозил большее количество грузов; имел функцию реверса, то есть мог передвигаться и задним ходом; более широкая колея дороги обеспечивала необходимую устойчивость на рельсах и самого паровоза, и вагонов. К тому же при строительстве своего детища нижнетагильские изобретатели использовали только отечественные материалы. Благодаря Черепановым Россия стала единственной в мире державой, построившей национальный паровоз без непосредственного участия и помощи иностранных специалистов.

За прошедшие с той поры годы российский железнодорожный транспорт преодолел

огромный путь становления и развития, вышел на передовые позиции в мире.

Следует отметить и абсолютное лидерство нашей страны в строительстве и эксплуатации **ДЕТСКИХ** железных дорог. Дальним предком таких магистралей можно считать царский аттракцион в парке Гатчинского дворца под Санкт-Петербургом. Там уже в 80-х годах XIX века Александром III, как отмечается в мемуарах генерала Свечина, были проложены рельсы, приобретены паровичок и три вагончика для младшего сына Михаила, будущего великого князя, который и управлял паровозиком, катая своих сестёр Ксению с Ольгой и приглашённых друзей.

Следующий железнодорожный аттракцион, открытый в декабре 1932 года в Детском городке Московского парка культуры и отдыха имени М. Горького, о чём свидетельствовала газета «Вечерняя Москва» от 9 января 1933 года, в отличие от царской гатчинской «железки», предназначался всей детворе. Он представлял собой рельсовый путь протяжённостью 528 метров с тупиковыми станциями на обоих концах. В центре, на главной станции, располагались депо и электростанция для трёхвагонного электропоезда с питанием от контактной сети. Средний вагон был моторным, головные — прицепными. К сожалению, эта электрифицированная железная дорога, по всем статьям первая

в СССР, рассматривалась организаторами как проект, исполняемый лишь в развлекательных целях. По не выясненным до сих пор обстоятельствам в 1939 году она была закрыта.

Поэтому о «настоящей» первой детской дороге в Советском Союзе заявили грузинские железнодорожники. Тифлисская детская железная дорога была открыта в парке Муштаиди в Тифлисе (ныне Тбилиси) 24 июня 1935 года. Первоначальная длина рельсового пути составляла 400 м, затем была увеличена до 1200 м. По нему ходил паровоз ЛК-1 германского производства с двумя самодельными деревянными вагонами открытого типа: жёсткий на 12 мест и мягкий на 8. Дорога имела одну станцию и две платформы. Появление Тифлисской ДЖД вызвало желание жителей многих больших городов страны иметь и у себя подобную достопримечательность. Инициатива была поддержана видным деятелем железнодорожной отрасли, академиком Владимиром Николаевичем Образцовым и «железным» наркомом путей сообщения Лазарем Моисеевичем Кагановичем. Началось интенсивное строительство детских дорог. К началу Великой Отечественной войны их насчитывалось около 20. Строительный бум продолжился и после войны. К 1985 году количество введённых в

эксплуатацию детских железных дорог выросло до 52. Их структура, помимо практической составляющей, стала одним из подготовительных образовательных учреждений, предоставляющих подросткам начальное профессиональное образование.

В 1953 году детская железная дорога появилась и в Оренбурге (с 26 декабря 1938 года по 4 декабря 1957 года — г. Чкалов). С инициативой выступили комсомольцы города. Она была поддержана руководством Оренбургской железной дороги, Управление которой находилось в то время в Оренбурге. В начале 1953 года было принято решение о прокладке детской железной дороги по правому берегу реки Урал от центра города до пионерского лагеря «Дубки». В короткие сроки под руководством ведущего инженера Дорожной проектной конторы Наума Львовича Розенберга был разработан проект Оренбургской ДЖД. 19 мая того же года приступили к его реализации.

Первыми на строительство будущей магистрали вышли управленцы Оренбургской железной дороги и работники Оренбургского железнодорожного узла. Отсыпали земляное полотно, возводили необходимые сооружения. Большой вклад по своим профессиональным направлениям внесли паровозники, вагонники, путейцы, мостовики,

связисты. Объёмную работу выполнили горожане. В многочисленных субботниках приняли участие более восьми тысяч комсомольцев и рабочей молодёжи. Примеры ударного труда на подготовке земляного полотна, при укладке шпал и рельсов показывали комсомольско-молодёжная бригада Кировского района г. Оренбурга, возглавляемая Виктором Сафоновым, комсомольцы шёлкоткацкого комбината (секретарь комитета ВЛКСМ Рагулина), инструментального завода (секретарь комитета ВЛКСМ Шаныгин), завода имени Кирова (секретарь комитета ВЛКСМ Копылов), швейной фабрики имени Сталина (секретарь комитета ВЛКСМ Лёвочкин). При скручивании и рихтовке рельсов, вбивании свай, сколачивании деревянных мостов, установке сигнализации и в других спецработах отличились комсомольцы-железнодорожники паровозного депо (секретарь комитета ВЛКСМ Бродов), дистанции пути (бригада Колесникова), вагонного депо (бригады Банина, Бородулина, Васильева, Мячина, Редина). На Доске почёта в штабе строительства красовались фамилии скрепериста Макарова, лучших рабочих Новикова (завод имени Красных партизан), Кустова, Горбачёва (дистанция пути) и других передовиков.

Небывалый трудовой подъём и энтузиазм, высокая организованность и слаженность позво-

лили оренбуржцам завершить строительство дороги в рекордно короткие сроки для подобных объектов — уже через 68 дней!

26 июля 1953 года состоялось торжественное открытие Оренбургской детской магистрали, получившей название «Малая оренбургская железная дорога». Под звуки духового оркестра отправился в путь первый поезд, состоящий из паровоза Кв4-017 и пяти четырёхосных вагонов до-reволюционной постройки: двух мягких и трёх жёстких.

Ход строительства Оренбургской ДЖД регулярно отражался на страницах областной газеты «Чкаловская коммуна». «Лучшим подарком детям» назвала эту дорогу газета «Оренбургский железнодорожник», опубликовавшая письмо, отражающее дух того времени:

«В день открытия Оренбургской детской дороги мы, родители детей, отдыхающих в пионерском лагере «Дубки», имели счастье ехать в поезде детской дороги. До глубины души взволновало нас это событие. Да и как не волноваться, когда видишь мальчиков и девочек в железнодорожной форме, которые так старательно и серьёзно относятся к своей работе! Смотрим мы на ребятшек — и счастье, гордость за нашу партию и советское правительство переполняет сердца до краёв. Хочется сказать нашим юным дочерям и сынам: «Наша Родина ничего не жалеет для того, чтобы вы

росли культурными, здоровыми и сильными. Так будьте, дети, достойны нашей великой страны!» Родители: Попова, Михайлов, Лебедев — работники ПРЗ, Васильева — домохозяйка.

Первоначальная длина Малой оренбургской железной дороги составляла 5000 метров. На ней располагались пять станций, одна из которых — «Пляж» — в 1957 году, по ненадобности, была закрыта. Остальные: Комсомольская, Пионерская, Дубки, Кировская — действуют по настоящее время. Чуть позже детскую дорогу продлили ещё на 800 метров с переносом конечной станции. Оренбургская ДЖД по своей протяжённости является четвёртой среди 26 ныне действующих аналогичных магистралей в городах: Свободный Амурской области — 11,5 км, Санкт-Петербург — 11 км, Чита — 6,1 км.

В 1958 году имеющийся подвижной состав Оренбургской ДЖД заменили новыми тепловозами ТУ2-008 и ТУ2-083 и восемью вагонами фирмы РАFAWAG. С 1972 года, с увеличением количества пассажиров, было организовано движение по линии двух поездов со скрещиванием на станции «Пионерская».

В 1978 году, на 25-летие открытия Малой оренбургской железной дороги и 100-летие со дня рождения чрезвычайного комиссара по Оренбургской губернии П.А. Кобозева, постановлением

Совета Министров РСФСР от 20 октября 1978 года Оренбургской детской магистрали присвоено имя Петра Алексеевича Кобозева.

В 1986-1990 годы Оренбургская ДЖД имени П.А. Кобозева обновилась тепловозом ТУ2-086 и пятью вагонами ПВ51. Строились планы на дальнейшее её развитие. Но в последующие «лихие девяностые» для дороги настали тяжёлые времена. С развалом Советского Союза закрылись расположенные в пригородной зоне отдыха более 30 пионерских лагерей, что привело к резкому снижению пассажиропотоков и отмене второго поездного состава. Из-за финансовой недостаточности полностью прекратилось обновление подвижного состава и сооружений; создались проблемы по дополнительным мероприятиям против наводнений (постройки тупиков на возвышенных участках пути, возведения шпальных решёток для хранения подвижного состава в зимний период и др.) и ликвидации их последствий, вызванных, к сожалению, неудачным первоначальным выбором маршрута детской магистрали. Полотно дороги, проложенной в пойме Урала, с прекрасными летними видами из окон вагонов, оказалось в зоне ежегодного затопления при разливе реки. Уровень воды во время весенних паводков достигал 1 метра, а в районе станции «Комсомольской»

увеличивался в 2-3 раза. К тому же пожарами были уничтожены станционные строения: в 1993 году — на станции «Комсомольская», в 1997 году — на станции «Дубки»; стали рушиться обветшалые деревянные помещения на других станциях...

«Оренбургская детская дорога в 90-е оказалась под угрозой закрытия, — вспоминает один из первых юных железнодорожников Камилл Гайфуллин, корреспондент областной газеты «Южный Урал». — Её пытались отдать в частные руки, переименовав в развлекательный комплекс «Дубравия». Мы, ветераны детской магистрали, стали обращаться во все инстанции, чтобы спасти свою любимую дорогу».

«Помогло руководство города, управления Южно-Уральской железной дороги и молодёжных организаций, — дополняет юного коллегу по детской дороге Виктор Бояркин, хранитель музея Оренбургской ДЖД, впоследствии полвека проработавший на ней инструктором. — Тогда областным комитетом по делам молодёжи руководил бывший юный железнодорожник Дмитрий Кулагин. Главой Оренбурга был Геннадий Донковцев. Они заверили, что детская железная дорога будет работать...»

Их слова не разошлись с делом. В мае 1999 года Г.П. Донковцевым было подписано рас-

поряжение о проектировании новых четырёх вокзалов и вагонного депо, по существу давшее толчок полной реконструкции Оренбургской ДЖД имени П.А. Кобозева.

К 2011 году было отсыпано новое земляное полотно, деревянные шпалы заменены на железобетонные, произведена реконструкция в едином стиле всех четырёх станций дороги, капитально отремонтирован учебный корпус. В 2012-2013 годах поступили два новых тепловоза ТУ-10 и шесть пассажирских вагонов ВП-750 по 36 посадочных мест производства Камбарского машиностроительного завода.

В настоящий момент подвижной состав Оренбургской ДЖД состоит из тепловозов ТУ2-008 и ТУ2-086, в 1999 году прошедших капитально-восстановительный ремонт в локомотивном депо Оренбурга, ТУ10-021 и ТУ10-028, 6 пассажирских вагонов ВП-750.

Оренбургская ДЖД имени П.А. Кобозева является структурным подразделением Южно-Уральской железной дороги, филиала ОАО «РЖД». Железнодорожное руководство обеспечивает жизнедеятельность детской дороги и её развитие. Постоянная поддержка оказывается мэрией областного центра. Должное внимание уделяется детской дороге и правительством Оренбургской области. 1 июня 2018 года в торжественном открытии

её юбилейного, 65-го рабочего сезона принял участие Юрий Александрович Берг. Поздравив присутствующих с праздником, губернатор сказал: «В Международный день защиты детей по традиции начинает работу детская железная дорога — одна из достопримечательностей Оренбурга и всей области. И сегодня мы открываем 65-й юбилейный сезон. С 1953 года десятки тысяч юных оренбуржцев познакомились здесь с азами железнодорожного дела. По себе знаю, что именно такой опыт остаётся с человеком на всю жизнь. Нелучайно многие из юных железнодорожников, начавших работу на детской магистрали, связали свою судьбу с железной дорогой».

В феврале 2021 года на встрече сегодняшнего губернатора Дениса Владимировича Паслера с начальником Южно-Уральской железной дороги Анатолием Михайловичем Храпцовым было принято решение о реконструкции станции «Комсомольская», которой вернут исторический облик. Реализация проекта началась под эгидой недавно созданного министерства архитектуры во главе с Натальей Николаевной Ибрагимовой. Уже 25 мая этого же года состоялась торжественная церемония открытия строительства вокзального павильона. Первыми раствор в фундамент будущего станционного

здания залили А.М. Храпцов и Д.В. Паслер. По словам главы региона, он влюбился в проект восстановления здания «Комсомольской», как только увидел его.

«Реконструкция станции является одним из этапов обновления набережной Урала. Весь 2020 год мы благоустраивали западную набережную, которая сейчас является одним из самых современных и благоустроенных общественных пространств города. В этом — планируем завершить 1 этап благоустройства восточной набережной. Он охватит территорию площадью больше 325 тысяч квадратных метров. К сентябрю этого года также будет восстановлен Елизаветинский спуск, работы здесь уже ведутся. Спасибо Южно-Уральской железной дороге — у меня нет сомнений, что станция станет настоящей изюминкой благоустроенной набережной, оренбуржцы обязательно оценят проделанную работу и будут приходить сюда ещё с большим удовольствием», — сказал он.

Выступил и А.М. Храпцов: «Вернуть исторический облик станции стало совместным решением регионального правительства и ОАО «РЖД». Здание восстановят по сохранившимся историческим чертежам. Проект реконструкции разработали ОАО «РЖД» и региональное министерство архитектуры. После

старта летнего сезона перевозок на детской железной дороге поезда на станции будут прибывать и отправляться с временной площадки. Она оборудована в соответствии со всеми требованиями. Я очень признателен Денису Владимировичу за инициативу восстановить исторический облик станции и помощь в подготовке к строительству. Здание, которое внутри будет полностью современным, не только украсит архитектурный ансамбль этой прекрасной набережной, но и станет профорIENTATIONной площадкой для многих поколений юных железнодорожников. Летний сезон на детской железной дороге откроется 9 июня. Для безопасности строительную площадку огорожат. Для посадки пассажиров рядом организуют спецплощадку с лестницами. Остальные станции детской дороги будут работать в обычном режиме. Добавим, что на реализацию проекта ОАО «РЖД» направят более 80 миллионов рублей».

Несмотря на незаконченность работ по зданию вокзала, 69-й сезон стартовал строго по графику. 1 июня 2022 года, традиционно, первый железнодорожный состав с пассажирами отправился в путь со станции «Комсомольская». Стоимость детского билета от 5 до 14 лет (включительно) составила 50 рублей, для взрослых — 80 рублей. Детям до 5 лет

(без предоставления отдельного места) проезд был бесплатным.

Новый сезон детской железной дороги собрал на набережной многих оренбуржцев и гостей города. К собравшимся обратился глава региона Денис Паслер. В частности он отметил: «Руководство РЖД поддержало нашу инициативу по реконструкции станции «Комсомольская». С прошлого года здесь ведутся масштабные работы — возвращаем «Комсомольской» исторический облик. Делаем станцию такой, какой её задумывали архитекторы в 1953 году. Работы планируется завершить осенью, чтобы 70-й сезон стартовал уже с новой станции. Детская железная дорога — это ещё и практика для ребят, которые хотят попробовать себя в железнодорожных профессиях...»

Перевозка маленьких пассажиров и их родителей обеспечивается двумя локомотивами ТУ-10 и четырьмя пассажирскими вагонами. Обслуживанием занимаются юные железнодорожники: машинисты, проводники, дежурные по станции и бригадиры вагонов.

Ежегодно на детскую железную дорогу, по свидетельству нынешнего начальника Оренбургской ДЖД Романа Юрьевича Буздыги, приходят в среднем более 500 школьников областного центра. Первые два года обучения ребята проходят общий



курс железных дорог, на третьем и четвёртом курсах обучаются по специальностям:

«Локомотивы и локомотивное хозяйство» — готовит машинистов и помощников машиниста;

«Путь и путевое хозяйство» — готовит монтеров пути, дежурных стрелочных переводов;

«Организация перевозок и управление» — готовит дежурных по станции, диспетчеров, дикторов;

«Сигнализация, централизация и блокировка» — готовит электромонтеров;

«Вагоны и вагонное хозяйство» — готовит осмотровиков-автоматчиков, проводников пассажирских вагонов, начальников поезда.

Кроме того, организованы кружки по железнодорожному моделированию.

Ребята, получившие теоретические знания, применяют их на практике. Производственная практика проходит ежегодно во время летних каникул — с 1 июня по 31 августа.

На Оренбургской ДЖД имени П.А. Кобозева учебному

процессу придаётся огромное значение: повышается уровень подготовки преподавателей; улучшается материально-техническая база; по последнему слову техники обновляются кабинеты. Только в последнее время появились интерактивная доска, макеты «Верхнее строение пути», «Одиночный стрелочный перевод», «Ручной путевой инструмент». Класс по железнодорожному моделированию оборудован мощным компьютером и принтером для 3D-моделирования. Возрастает роль практических занятий.

За 70 лет с начала пуска на Оренбургской ДЖД имени П.А. Кобозева прошли обучение на курсах юных железнодорожников около 50 тысяч школьников г. Оренбурга. Многие воспитанники детской магистрали связали свою дальнейшую судьбу с железнодорожным транспортом, немало из них после окончания отраслевых среднетехнических и высших учебных заведений трудились и трудятся на важных предприятиях отрасли, на различных рядовых и руководящих должностях.



## История строительства



Чкаловцы на берегу Урала, 1953 г.



Начало строительства детской железной дороги, 1953 г.

**Управленцы и работники Оренбургского  
железнодорожного узла на отсыпке земляного полотна**









Горожане, комсомолцы, рабочая молодёжь города на укладке шпал и рельсов



Фото из архива Сергея Бакулина

