

Детские железные дороги в годы ВОВ

Научный руководитель – Несоленая Алина Кирилловна

Петухова Юлия Сергеевна

Студент (бакалавр)

Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия

E-mail: petuhova-julia@mail.ru

В 30-е г.г. XX в. в СССР началось создание ряда детских железных дорог (далее – ДЖД), где подростки получали практический опыт работы в железнодорожной сфере на уменьшенных копиях железнодорожной инфраструктуры.

Первая попытка открытия ДЖД была сделана в Москве в ЦПКиО им. Горького в начале 30-х годов XX в. На ней отсутствовало теоретическое обучение, а инфраструктура была похожа на трамвайную [2]. Первой полнофункциональной стала Малая Закавказская ДЖД (г. Тбилиси), открытая в 1935 году [11].

В период с 1935 г. по 1941 г. в СССР было открыто шестнадцать ДЖД. Роль ДЖД в ВОВ, тема актуальная, однако изучена фрагментарно и поверхностно. Цель работы – показать, что в период ВОВ детские железные дороги СССР внесли свой вклад в приближение Победы.

ДЖД, открытые до 22 июня 1941 г., в период войны можно разделить на три группы: продолжившие довоенную деятельность, перепрофилированные и закрытые.

Девять детских железных дорог работали на протяжении всей ВОВ. Три из них смогли в полном объеме продолжить довоенную деятельность, а также стали досуговыми центрами для жителей окрестностей [7].

Остальные шесть ДЖД продолжили работу в период ВОВ, сменив свой профиль деятельности. С 7 августа 1941 г. Малая Горьковская ДЖД была перепрофилирована в учебно-производственный комплекс, а один из паровозов был передан на завод металлоизделий «Красная Этна».

Малая Амурская ДЖД (г. Свободный) также была перепрофилирована в период ВОВ. На ней была построена вспомогательная линия ДЖД, перпендикулярная основной, соединившая отдаленный совхоз «Свободненский» непосредственно с районами г. Свободный. В течение войны по ней было перевезено 26 тонн грузов, необходимых для снабжения города продовольствием [9].

Малая Ленинская ДЖД (г. Кратово) закрыта в сентябре 1941 г. из-за угрозы оккупации. Однако, весной 1942 г. ее воспитанники участвовали в строительстве узкоколейных железнодорожных линий в Московской области (около 20 км пути). Эти дороги связывали шпалопропиточные заводы с прифронтовыми дорогами. 12 Юных железнодорожников получили медали «За оборону Москвы» [5].

Семь детских железных дорог были закрыты в период ВОВ. Из них две ДЖД были закрыты и восстановлены во время войны. Малая Южная ДЖД была закрыта в августе 1941 г. из-за прекращения финансирования и приближении линии фронта, далее она была полностью разрушена. Во время Харьковской битвы, начавшейся 13 августа 1943 г., был восстановлен небольшой участок пути ДЖД, который позволял подвозить боеприпасы к огневым точкам. Однако, он подвергся немецкой атаке и был уничтожен. Следующая попытка восстановления ДЖД в Харькове была предпринята в апреле 1945 г., а уже к июлю того же года все работы были завершены и открыто движение поездов [8].

Малая Сталинская ДЖД закрылась уже 23 июня 1941 г. Во время оккупации города, которая началась 12 августа 1941 г., большая часть ДЖД была разрушена. Сразу после

отступления немецких войск от г. Днепропетровска в марте 1944 г., ДЖД начали восстанавливать наравне с жизненно важными объектами. К 29 октября 1944 г. на Малой Сталинской ДЖД наравне с возобновлением обучения, было восстановлено регулярное движение поездов [10].

Следующая группа – ДЖД, которые возобновили свою работу только после окончания ВОВ. Примером может служить история Малой Ашхабадской ДЖД. В 1942 г. она перестала функционировать, хотя город находился глубоко в тылу. Причина закрытия – необходимость обеспечения фронта дополнительными ресурсами. Деятельность ДЖД возобновилась только в 1987 г. [4].

Южно-Донецкая ДЖД, была закрыта 19 августа 1941 г. Причиной послужило возникновение острой потребности в кадрах для обеспечения функционирования Южно-Донецкой железной дороги [1]. Восстановлением ДЖД занялись не сразу после окончания ВОВ. Открытие послевоенной Малой Южно-Донецкой ДЖД произошло только в 1972 г.

Еще две ДЖД в период ВОВ прекратили свое существование и более не восстанавливались. Мелитопольская ДЖД им. Лазаря Кагановича была закрыта летом 1941 г. Подвижной состав был вывезен немецкими войсками [12]. После освобождения города в октябре 1943 г., в уцелевшем здании станции «Пионерская» ДЖД разместились воинская часть.

Аналогичным образом была закрыта Гомельская ДЖД. Она была разрушена во время оккупации города в августе 1941 г. и после войны не была восстановлена [10].

Таким образом, ДЖД внесли различный, и тем не менее важный вклад в Победу в ВОВ. Деятельность ДЖД в период ВОВ наглядно показывает, что для приближения победы в войне необходимо консолидировать все имеющиеся ресурсы, а также задействовать нестандартные подходы и инструменты.

Источники и литература

- 1) Андрияшина Е.С., Плющева О.Н. Детские железные дороги. - М.: Центральный дом детей железнодорожников, 2004. - 248 с.
- 2) Газета «Вечерняя Москва», выпуск № 8 от 10.01.1933 г.
- 3) История МДЖД // Московская детская железная дорога URL: <https://dzdmsk.rzd.ru/history/> (дата обращения: 19.02.2025).
- 4) Морок Л.В. Детская. Железная. Настоящая. - М.: Печатный дом "Магистраль 2022. - 80 с.
- 5) Награжденные медалью за оборону Москвы // Виртуальный музей "Москва: с заботой об истории" URL: <https://vov.mos.ru/collections/moscow-defense/awarded> (дата обращения: 10.03.2025).
- 6) Павлов В.Е., Уздин М.М. История железнодорожного транспорта России. том 2: 1917–1945 . - СПб-М.: АО «Иван Фёдоров», 1997. - 213 с.
- 7) Плющева О.Н. Дорога - это жизнь: к 70-летию детских железных дорог России // Народное образование. - 2004. - №3. - С. 157-162.
- 8) Попов С. Малая Южная - прошлое и настоящее. Харьков: 2020. – 300 с.
- 9) Судейкина Л. Это не аттракцион: история самой длинной в России Свободненской детской железной дороги // Амурская правда. 20.08.2022
- 10) Сутягин Д.В. Наши детские железные дороги. - М.: Железнодорожное дело, 2008. - 448 с.
- 11) Филиппов А.К. Как это было. СПб.: М.Арт, 1998. 199 с.

- 12) Харитонова Е.Л. Парк юности нашей... - Мелитополь: Мелитополь, 2007. - 146 с.