

Оригинальная статья / Original article

УДК 93;37;625

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-2-268-279>

Детская железная дорога как элемент предпрофессиональной подготовки кадров для железнодорожной отрасли

Д.В. Михаэлис¹✉

¹Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации
ул. Лермонтова, д. 110, г. Иркутск 664074, Российская Федерация

✉e-mail: Mdv97@yandex.ru

Резюме

Актуальность. Железнодорожный транспорт занимает одно из ключевых мест в вопросе функционирования различных аспектов жизни государства. В связи с этим большое внимание уделяется подготовке железнодорожных кадров. Одним из учреждений обучения будущих железнодорожников является детская железная дорога. Вместе с тем в исторических исследованиях недостаточно освещены отдельные аспекты строительства и работы системы детских железных дорог как в Советском государстве, так и в отдельных его городах.

Цель статьи состоит в анализе функционирования детских железных дорог в СССР.

Задачи: проследить историю формирования и развития системы детских железных дорог; определить основные направления их деятельности как элемента предпрофессиональной подготовки; осветить вопросы, связанные с постройкой детской железной дороги в Иркутске и других городах СССР.

Методология. При написании статьи использовались специальные методы исторического исследования, которые позволили прийти к заключению, что детские железные дороги стимулировали выпускников школ к поступлению в профильные учебные заведения.

Результаты. Изучение различных источников позволило объективно оценить место детских железных дорог в системе подготовки железнодорожных кадров Советского Союза, а также проследить особенности функционирования таких учреждений.

Вывод. Разработанная в СССР система детских железных дорог стала одним из элементов профориентационной работы в вопросе подготовки железнодорожных кадров. Успешный опыт такого специфического направления образования стимулировал создание детских железных дорог в странах социалистического лагеря. В современной России также продолжают функционировать детские железные дороги, построенные как в советский период, так и после его крушения.

Ключевые слова: железнодорожное образование; детские железные дороги; предпрофессиональная подготовка; профориентация; советское образование.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Михаэлис Д.В. Детская железная дорога как элемент предпрофессиональной подготовки кадров для железнодорожной отрасли // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2025. Т. 15, № 2. С. 268–279. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-2-268-279>.

Поступила в редакцию 10.02.2025

Принята к публикации 27.03.2025

Опубликована 28.04.2025

Railways as an element of pre-professional personnel training for the railway industry

Dmitrii V. Michaelis¹ ✉

¹East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
110 Lermontov Str., Irkutsk 664074, Russian Federation

✉e-mail: Mdv97@yandex.ru

Abstract

Relevance. Railway transport occupies one of the key places in the functioning of various aspects of the life of the state. In this regard, much attention is paid to the training of railway personnel. One of the educational institutions for future railway workers is the children's railway. At the same time, historical research has not sufficiently covered certain aspects of the construction and operation of the children's railway system both in the Soviet state and in its individual cities.

The **purpose** of the article is to analyze the functioning of children's railways in the USSR.

Objectives: to trace the history of the formation and development of the children's railway system, to identify the main directions of their activities as an element of pre-professional training, to highlight issues related to the construction of a children's railway in Irkutsk and other cities of the USSR.

Methodology. When writing the article, special historical research methods were used, which led to the conclusion that children's railways stimulated school graduates to enroll in specialized educational institutions.

Results. The study of various sources made it possible to objectively assess the place of children's railways in the Soviet Union's railway personnel training system, as well as to trace the specifics of the functioning of such institutions.

Conclusion. The system of children's railways developed in the USSR has become one of the elements of career guidance in the issue of railway personnel training. The successful experience of such a specific field of education stimulated the creation of children's railways in the countries of the socialist camp. In modern Russia, children's railways, built both during the Soviet period and after its collapse, also continue to operate.

Keywords: railway education; children's railways; pre-professional training; career guidance; Soviet education.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Michaelis D.V. Railways as an element of pre-professional personnel training for the railway industry. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo = Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law.* 2025;15(2):268–279. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2025-15-2-268-279>.

Received 10.02.2025

Accepted 27.03.2025

Published 28.04.2025

Введение

В отечественном образовании проведено множество научных исследований, посвященных вопросам профориентации и предпрофессиональной подготовки молодежи. Данная тематика рассматривается как педагогами, так и историками. Исследователи справедливо подчеркивают, что профориентация, как и предпрофессиональная подготовка, являясь неотъемлемой частью социальной политики государства [1], должна способ-

ствовать тому, чтобы выпускник школы осознанно выбирал свою будущую профессию, развиваясь в тех областях знаний, к которым у него имеются как интеллектуальные, так и личностные склонности [2]. Профориентационная работа и предпрофессиональная подготовка организуются через кружки и другие формы дополнительного образования, что позволяет акцентировать внимание детей как на общем процессе выбора профессии с учетом их индивидуальных

интересов и возможностей, так и на практической подготовке к определенной профессии. Особое значение для нашей страны в различные исторические периоды приобретала работа по подготовке кадров для железнодорожной отрасли¹. В советский период это выражалось в том числе в приобщении детей к профессии железнодорожника в железнодорожных школах. На сегодняшний день обучение детей и подростков происходит в железнодорожных лицеях, в которых реализуются программы начального общего, основного общего и среднего общего образования с углубленным изучением ряда предметов технической направленности².

Одним из методов предпрофессиональной подготовки в нашей стране выступает обучение детей и подростков на детских железных дорогах – учреждениях дополнительного образования, где школьники изучают различные профессии, связанные с железнодорожным транспортом. Детские железные дороги (далее – ДЖД) представляют собой комплекс железнодорожных, учебных, игровых, культурных и спортивных объектов, предназначенных для обучения школьников железнодорожным специальностям и популяризации этих профессий среди

молодежи. В процессе обучения на этих дорогах молодое поколение осваивает не только базовые трудовые навыки, но и психологическую адаптацию к условиям труда [3, с. 125].

В данной статье рассматривается история создания ДЖД в Советском Союзе в довоенный и военный периоды. Подчеркиваются особенности их функционирования и описывается процесс становления ДЖД в различных городах СССР, в том числе в Иркутске. Для анализа строительства и работы ДЖД в Иркутске использовались материалы следующих местных изданий: «Восточно-Сибирская правда», «Советская молодежь», «Знамя Ленина», «За здоровую смену», «Восточно-Сибирский путь», «Советский боец», «Приокская правда», «Коммунар», охватывающие период с 1936 по 1969 г., а также современные выпуски газеты «Гудок».

Методология

В рамках принципа историзма рассмотрены конкретно-исторические условия создания и функционирования ДЖД Советского Союза с учетом социально-экономических особенностей. Использование историко-типологического метода позволило выделить основные этапы постройки ДЖД, каждой из которых были присущи свои специфические особенности. Историко-системный метод дал возможность провести анализ железнодорожного образования в СССР, которое определило место ДЖД в системе подготовки железнодорожных кадров.

Результаты и их обсуждение

Российская империя заложила основы системы железнодорожного образования, создав сеть высших и среднеспециальных образовательных учреждений от Санкт-Петербурга до Дальнего Востока. Первые средние специальные учебные заведения – окружные школы, которые находились в ведении Министерства путей сообщения – не готовили узкоспеци-

¹ О передаче в ведение Народного комиссариата путей сообщения начальных, неполных средних и средних школ, обслуживающих детей железнодорожников: постановление Центрального исполнительного комитета и Совета Народных Комиссаров от 26 апр. 1936 г. № 54/754 // Исторические материалы. URL: <https://istmat.org/node/44902?ysclid=m6svolu4v244958833> (дата обращения: 05.02.2025); Будем овладевать сложными профессиями железнодорожников // Восточно-Сибирский путь. 1940. 8 окт. №136 (1098). С. 1; Мухин А. Будущие железнодорожники // Восточно-Сибирский путь. 1940. 7 нояб. С. 4.

² Абдримова М. РЖД открывают железнодорожные классы // Гудок. 2020. 2 сент. URL: https://gudok.ru/content/science_education/1533503/?ysclid=m6sw338y9v27097419/ (дата обращения: 05.01.2025).

ализированные железнодорожные кадры, а брали детей в возрасте от 6 до 10 лет и обучали их геометрии, тригонометрии, механике, геодезии и черчению. К числу недостатков того периода относится немногочисленность специализированных учебных заведений, небольшое количество педагогов в школах и, как следствие, маленький набор обучающихся и недостаток квалифицированных кадров. Кроме того, ввиду особенностей социально-экономического развития государства отсутствовала система, при которой дети имели бы возможность ознакомиться с практической работой на железной дороге до поступления в профильные учебные заведения.

В советский период к решению вопроса об организации профориентации подошли на государственном уровне. В 1921 г. при Центральном институте труда была организована лаборатория, разрабатывавшая систему профессиональной профориентации. В 1924 г. была создана Лаборатория профконсультации при Ленинградском институте по изучению мозга.

Приход к власти большевиков изменил подход к формированию железнодорожных кадров. В стране не только увеличилось количество профильных образовательных учреждений, но и создавалась детская железная дорога для привлечения внимания детей к работе в отрасли железнодорожного транспорта, выработки желания освоить железнодорожные профессии. Таким образом, формировалась последовательность, в рамках которой дети приобретали начальные знания о работе на железной дороге, включая управление локомотивом и организацию маршрутов поездов. После завершения обучения на ДЖД у них была возможность получить среднее или высшее образование по соответствующей специальности.

Согласно определению из Большой российской энциклопедии, ДЖД – это учреждение дополнительного образования, которое способствует развитию тех-

нического творчества и железнодорожного моделизма, интереса к железнодорожным специальностям и развитию компетенции в современных дисциплинах и направлениях, связанных с железнодорожным транспортом¹. На ДЖД дети имели возможность не только наблюдать за работой настоящих локомотивов и вагонов, но и участвовать в различных процессах – от управления поездами до обслуживания инфраструктуры. Это позволяло им лучше понять специфику профессий, связанных с железнодорожным транспортом, а также развивать такие важные качества, как ответственность, командная работа и техническое мышление. Важным аспектом являлось и воспитание культуры безопасности на железной дороге. Дети учились понимать важность соблюдения правил и стандартов, что является основополагающим в деятельности любого специалиста в области железнодорожного транспорта. Несмотря на название, все элементы ДЖД повторяют полноценные элементы обычной железной дороги от рельсов и шпал до сигнализации и локомотива.

ДЖД одновременно представляет собой вид научно-практического творчества учащихся. Эта деятельность, являясь частью научно-практического образования, включает в себя теоретическое решение и практическое воплощение определенной технической задачи в форме технических проектов, макетов, моделей и опытных образцов, преследуя прикладные цели. Таким образом, ДЖД выполняет педагогическую и профориентационную функцию, что делает ее эффективным инструментом для предпрофессиональной подготовки. Одна из характерных черт обучения детей на ДЖД – отсутствие платы за занятия. Помимо государственного финансирования, дополни-

¹ Шестаков В.Ю. Детские железные дороги // Большая российская энциклопедия. URL: <https://bigenc.ru/c/detskie-zheleznye-dorogi-16db18?ysclid=m6k9qki5bv917102286/> (дата обращения: 12.01.2025).

тельным источником средств служили платные экскурсии по ДЖД.

В Советском Союзе к научно-практическому образованию, помимо ДЖД, относились такие учреждения, как дома творчества, детские автотрассы, детская водная станция и другие подобные объекты [5, с. 80]. Например, в Киеве было организовано детское речное пароходство, которое планировало обучить речному делу 200 учеников, предоставляя им теоретические и практические знания, необходимые для выполнения обязанностей рулевых, сигнальщиков, мотористов и матросов¹.

Профориентационная работа в сфере приобщения детей к профессии железнодорожника велась не только на ДЖД. Так, в довоенное время при Областной детской технической станции в Днепропетровске открылась «Школа юных железнодорожников», которая готовила машинистов, помощников кочегаров, диспетчеров, телеграфистов. На Восточно-Сибирской железной дороге (далее – ВСЖД) с 1939 г. функционировала станция юных техников, которая располагала железнодорожной, физико-технической, авиамодельной, биологической лабораториями, а также фото- и радиолaborаториями, слесарными и столярными мастерскими. В дополнение к обучению школьников Иркутска станция предоставляла поддержку линейным школам дороги, включая консультации, чертежи и описания конструкций, а также организацию кружковой работы в области техники².

Предшественником советской ДЖД был аттракцион в Гатчине, созданный для великого князя Михаила Александровича. Первая ДЖД в Советском Союзе протяженностью 528 м была открыта в парке Горького в Москве в первой половине 1930-х гг. и была электрифицирована. В

ее составе находились три вагона, электроподстанция, вокзал, платформа и депо [6, с. 8]. Более подробная информация об этой дороге отсутствует, поскольку уже к 1939 г. она перестала функционировать. Из источников не совсем ясно, была ли данная ДЖД полноценным образовательным учреждением или представляла собой только аттракцион.

Следующая ДЖД была создана в середине 1930-х гг. в Тифлисе. Ее первоначальная длина составляла 400 м, а в 1936–1937 гг. дорогу удлиннили до 1,2 км. Ценность и значимость этой дороги состояла в том, что железнодорожное полотно, станции и вагоны полностью построили дети. Как и в любом учреждении того времени, при Тифлисской ДЖД был политотдел, который проводил культурную работу. Именно с этой дорогой связаны первые педагогические успехи в деле подготовки железнодорожников – в 1935 г. из 19 воспитанников, окончивших школу, 17 человек поступили учиться в транспортный вуз³.

Можно предположить, что такой результат полностью удовлетворил руководство СССР, поскольку уже в 1936 г. развернулось строительство ДЖД по всей стране. Логично, что последующие открытые ДЖД были образованы около различных железнодорожных предприятий. В 1936 г. открылись четыре ДЖД. В Красноярске была проложена колея шириной 305 мм, а при помощи учащихся школ фабрично-заводского обучения Красноярского паровозовагоноремонтного завода построен локомотив. В Днепропетровске дорога проектировалась исключительно детьми, необходимую помощь оказал Днепропетровский паровозоремонтный завод (на нем комсомольцами построены локомотив и вагоны) и Днепропетровский институт инженеров транспорта. На Малой Южно-Донецкой железной дороге имени С.М. Кирова,

¹ Детское речное пароходство // За здоровую смену. 1941. 15 марта. С. 4.

² На станции юных техников Восточно-Сибирской железной дороги // Восточно-Сибирская правда. 1949. 14 окт. С. 4.

³ На станции юных техников // Восточно-Сибирский путь. 1951. 16 дек. С. 4.

функционировавшей в Донецке, вместо локомотива использовался трамвай, сконструированный в Сталинском трамвайном парке. Поезда Горьковской ДЖД служили не только для обучения детей железнодорожным профессиям, но также и для перевозки пассажиров, тем самым снимая нагрузку с соседней трамвайной линии¹. В деятельности Гомельской ДЖД использовался танк-паровоз американской локомотивостроительной компании АЛКО, а вагоны к нему были построены на Гомельском вагоноремонтном заводе.

В 1937 г. была введена в эксплуатацию Малая Московская ДЖД, которая по месту своего непосредственного расположения в поселке Кратово называлась кратовской². Проект предусматривал создание двух веток длиной 8 и 12 км с комбинированной паровой и электрической тягой, однако планы были нарушены из-за войны. В 1940 г. завод «Динамо» имени Кирова начал разработку пассажирского электровоза для этой железной дороги, который должен был иметь обтекаемый дизайн и развивать скорость до 50 км/час. Предполагалось изготовление трех таких электровозов, каждый из которых мог бы тянуть составы из шести вагонов³. В 1941 г. заканчивалось строительство ДЖД протяженностью 3 км в Харькове⁴.

В строительстве ДЖД принимали участие комсомольцы, которые участвовали в субботниках. Так, субботники на

строительстве Малой Восточно-Сибирской дороги (далее – МВСД) в Иркутске проходили при участии студентов горного и медицинского институтов, госуниверситета им. А.А. Жданова⁵, а также финансово-экономического института⁶.

В развитии подготовки детей на ДЖД в Центральном доме детей железнодорожников, организованном в Москве в 1940 г., проводились сетевые слеты юных железнодорожников, соревнования по железнодорожному моделизму, организовывались выставки технического творчества, семинары и конференции и др. [7]

ДЖД играли важную роль в формировании железнодорожной культуры среди молодежи. Они не только привлекали внимание к железнодорожному транспорту, но и способствовали возникновению у подрастающего поколения интереса к техническим профессиям, которые имели высокую востребованность в СССР [8, с. 412]. В предвоенные годы детские железные дороги также олицетворяли возросший технический уровень молодого Советского государства. Поэтому массовое строительство ДЖД в этот период можно рассматривать как элемент государственной идеологии. О важности прodelьваемой государством работы в этом направлении говорил тот факт, что с юными железнодорожниками встречался и беседовал народный комиссар путей сообщения СССР Л.М. Каганович⁷.

Одно из первых свидетельств о начале строительства детской железной дороги в Иркутске датируется июнем

¹ Юные железнодорожники приступили к занятиям // За здоровую смену. 1940. 17 сент. С. 2.

² Московская детская железная дорога // Гудок.Ru: сайт. URL: <https://projects.gudok.ru/mosdzd?ysclid=m6ufm6m19w901933154> (дата обращения: 12.01.2025)

³ Электровозы для детской железной дороги // За большевистские темпы. 1940. 22 марта. С. 1.

⁴ В Харькове заканчивается строительство Детской железной дороги протяжением в 3 километра // Черемховский рабочий. 1941. 11 июня. С. 4.

⁵ Неорганизованный субботник // Советская молодежь. 1939. 28 сент. С. 4.

⁶ В районе стадиона «Динамо» строится детская железная дорога // Восточно-Сибирская правда. 1939. 15 сент. С. 4.

⁷ С паровозика – на паровоз. Встреча юных днепропетровских железнодорожников с народным комиссаром путей сообщения Л.М. Кагановичем // Восточно-Сибирский путь. 1936. 10 окт. С. 3.

1936 г., когда заместитель начальника ВСЖД А. М. Печенюк сообщил о ее проектировании в газете «Восточно-Сибирский путь». В этот период вагонный участок станции Иркутск-1 готовил пять специальных вагонов, вмещавших по 25 юных пассажиров каждый. Также имелись узкоколейные рельсы и паровоз. Проект включал в себя две станции, балочный мостик, виадук, тоннель, депо и разъезд для маневровой работы. Инженеры-путейцы представили сметы и проекты самой дороги, была сделана нивелировка. Кроме того, планировалось, что с 1 августа параллельно со строительством дороги начнется подготовка машинистов, начальников станций, путевых обходчиков и кондукторов из числа юных железнодорожников. Обучение должно было проходить под руководством опытных инструкторов, чтобы с 1 октября первый поезд мог отправиться по полутораклометровой линии¹. Тем не менее из-за нехватки финансирования работы не были завершены в срок: из необходимых 90 тыс. рублей для строительства 60 тыс. было выделено управлением дороги. Оставшаяся сумма своевременно не была найдена².

Строительные работы возобновились в 1939 г. Отметим, что в одном из субботников участвовало 400 комсомольцев [9, с. 43]. В этот период при Дворце пионеров под руководством заведующего транспортной лабораторией был организован кружок по подготовке машинистов, их помощников и кочегаров, в который изначально вошли 15 школьников. В дальнейшем стартовали занятия в кружках движенцев для начальников дороги, станций, дежурных, стрелочников, кондукторов и других специалистов с целью обучения 220 чело-

век³. В кружках связи, централизации и автоблокировки и кружке юных вагонников готовили электротехников, мастеров и осмотрщиков вагонов. Путевая группа объединяла дорожных мастеров и путевых обходчиков⁴.

1 ноября 1939 г. бюро Иркутского обкома партии приняло решение об открытии ДЖД, которая была возведена на территории стадиона «Динамо». Дорога получила название «Малая Восточно-Сибирская». Центральная станция была названа «Солнечной», депо – в честь Лазаря Моисеевича Кагановича, а мост через протоку реки Ушаковки – в честь Павлика Морозова. Открытие детской железной дороги состоялось 8 ноября в честь XXII годовщины Октябрьской социалистической революции⁵. Первоначально на МВСД использовались паровозы, построенные в Австрии, но позднее они были переданы для нужд завода имени В.В. Куйбышева [10, с. 289].

Первым начальником МВСД стал восьмиклассник иркутской школы № 13 Борис Богоявленский⁶, начальником станции – семиклассник школы № 11 Дмитрий Герасимов⁷. Заместителем начальника МВСД был назначен Роман Атласов. Начальниками различных служб стали: Георгий Руденко – начальник паровозной службы, Евгений Смирнов – начальник службы связи и Юрий Кудрин – начальник службы движения. Первым «взрослым» начальником МВСД была назначена В.П. Александрова, выпускница Харьковского института инженеров железно-

¹ В Иркутске будет детская железная дорога // Восточно-Сибирский путь. 1936. 26 июня. С. 6.

² Урманов И. Забытое строительство // Восточно-Сибирская правда. 1937. 9 мая. С. 3.

³ Рязанцев В. Строительство детской железной дороги // Советская молодежь. 1939. 12 июля. С. 4.

⁴ Кадры для детской железной дороги // Советская молодежь. 1939. 6 нояб. С. 7.

⁵ Сулимов Г.Ф. «Малая Восточно-Сибирская». Детская железная дорога построена // Восточно-Сибирская правда. 1939. 4 нояб. С. 4.

⁶ Скоро помчится пионерский поезд // За здоровую смену. 1939. 29 окт. С. 3.

⁷ Октябрьский подарок иркутским ребятам // За здоровую смену. 1939. 7 нояб. С. 2.

дорожного транспорта, пробывшая в этой должности до февраля 1940 г.¹ В 1940 г. семеро воспитанников МВСД поступили на обучение в Читинскую школу паровозных техников, а один – в техническую школу на станции Иркутск-П. Среди этих ребят были Б. Богоявленский, Р. Атласов и Г. Руденко².

В разное время в строительство МВСД свой вклад внесли такие предприятия, как дистанция связи Управления ВСЖД, «Востсибстройпуть»³, Иркутский завод тяжелого машиностроения имени В.В. Куйбышева⁴, локомотивное депо станции Иркутск-П, вагонное депо станции Иркутск-Г⁵, Иркутское авиационное техническое училище и другие организации при непосредственном участии Иркутского горсовета⁶. Многие из руководителей строительства МВСД получили премии. Также были награждены лучшие стахановцы и ударники, участвовавшие в возведении дороги, на что было выделено 10 тыс. рублей⁷.

С сентября 1942 г. МВСД остановила свою работу, тем не менее в декабре 1943 г. юные железнодорожники приступили к изучению паровозной специальности. Теорию паровоза они изучали в

железнодорожном кабинете под руководством опытных наставников, а практическое применение навыков проходило на паровозах во время рейсов по маршруту Иркутск-П – Черемхово¹. В публикации газеты «Восточно-Сибирская правда» под заголовком «Рейс юных машинистов» сообщалось, что по разрешению заместителя начальника паровозной службы ВСЖД Филимонова паровозные бригады Малой дороги осуществили практический рейс на мощных паровозах «Феликс Дзержинский». Под присмотром опытных машинистов юные железнодорожники самостоятельно управляли поездами⁸.

После окончания войны, несмотря на решение горисполкома и облисполкома о восстановлении Малой Восточно-Сибирской, о чем сообщалось в 1946 г. в газете «Восточно-Сибирская правда»⁹, открытие дороги состоялось только 21 сентября 1947 г.

В 1951 г. МВСД получила значительную модернизацию. Специалисты железнодорожного транспорта обновили системы сигнализации и связи. На перегонах была установлена полуавтоматическая блокировка, а на станции Солнечная появился радиоузел. Также была улучшена межстанционная телефонная связь. В 1959 г., в год своего двадцатилетия, детская дорога приобрела свой первый тепловоз ТУ2-228, в то время как паровоз был передан на завод имени Куйбышева¹.

Как и другие детские железные дороги Советского Союза, МВСД демонстрировались приезжавшим гостям как из городов и населенных пунктов страны¹⁰, так и зарубежным гостям¹¹.

¹ Хобта А. Большой путь «Малой» // Гудок. 2019. 9 мая. URL: <https://gudok.ru/zdr/170/?ID=1483227&ysclid=m6vvpb6ntrc842047816> (дата обращения: 19.01.2025).

² Мухин А. Юные патриоты транспорта // Восточно-Сибирский путь. 1940. 1 сент. С. 3.

³ Уложено 700 метров пути // Советская молодежь. 1939. 15 нояб. С. 4.

⁴ Заложен фундамент вокзала // Советская молодежь. 1939. 30 сент. С. 3.

⁵ Серых Л., Устюгов Б. Праздник на Малой Сибирской // Советская молодежь. 1963. 2 марта. С. 3.

⁶ В Иркутске будет детская железная дорога // Восточно-Сибирский путь. 1936. 26 июня. С. 6.

⁷ Сулимов Г.Ф. «Малая Восточно-Сибирская». Детская железная дорога построена // Восточно-Сибирская правда. 1939. 4 нояб. С. 4.

⁸ Рейс юных машинистов // Восточно-Сибирская правда. 1941. 18 окт. С. 2.

⁹ Погибшие решения // Восточно-Сибирская правда. 1946. 13 авг. С. 3.

¹⁰ Мы видели Байкал // Приокская правда. 1966. 6 июля. С. 4; Калинин А. У юных железнодорожников // Восточно-Сибирский путь. 1969. 18 сент. С. 4.

¹¹ Семафор открыт // Восточно-Сибирская правда. 1967. 11 июня. С. 4.

В 1968 г. молодые железнодорожники с МВСД приняли участие в первом Всесоюзном слете юных железнодорожников, который прошел на ВДНХ в Москве. Участники из Иркутска представили различные проекты, включая рационализаторское предложение по созданию агрегата для перекачки топлива в тепловоз, межвагонное соединение, а также электровикторину, посвященную изучению правил технической эксплуатации железных дорог и сигнализации. Их участие было официально подтверждено свидетельством под № 8731¹.

В 1969 г. А.Ф. Юферов, возглавлявший МВСД, описывал процесс подготовки детей к работе на ДЖД следующим образом. Обучение длилось три года. В первый год учащиеся знакомились с техническим оборудованием дороги и изучали различные профессии, такие как проводники вагонов, стрелочники и дежурные по станции. Во второй год акцент смещался на изучение общих дисциплин и углубление в специализацию. В последний год обучения занятия проводились по выбранной специальности. Начиная со второго года школьники проходили практику на большой железной дороге, исполняя роли помощников машинистов, проводников вагонов, бригадиров на поездах, курсировавших между Иркутском и Слюдянкой, а также работали кассирами, дикторами и дежурными на станции Иркутск-Пассажирский. Поддержку детской железной дороге оказывали коллективы вагонного и локомотивного депо, а также комсомольская организация управления дороги. Юные специалисты часто встречались с наставниками и посещали их на производстве².

¹ Круллер И. Юные железнодорожники – участники ВДНХ // Восточно-Сибирский путь. 1969. 1 февр. С. 4.

² Доросевич Т. У истоков профессии // Восточно-Сибирский путь. 1969. 9 янв. С. 4.

До начала войны в СССР было построено 20 детских железных дорог³. Опыт, приобретенный на ДЖД, оказался полезным для подростков в военное время, когда им пришлось заменить взрослых работников на железной дороге. В частности, ученики Московской ДЖД принимали участие в строительстве и эксплуатации узкоколейных путей. В первые дни войны 16 юных железнодорожников подали заявление на имя начальника паровозного депо Москва-Сортировочная Ленинской железной дороги В.Р. Каткова с просьбой принять их на должность помощников паровозных машинистов, тем самым став надежной опорой для депо⁴.

В военные годы педагогическая работа с детьми большинства ДЖД останавливалась, а ресурсы и мощности учреждений использовались для обеспечения нужд фронта. К примеру, в августе 1941 г. МВСД Иркутска продолжала свою деятельность⁵, однако в 1942 г. ее помещения были переданы военкомату. Детский паровоз был направлен в Иркутский завод имени В.В. Куйбышева для транспортировки военной продукции на станцию Иркутск-Пассажирский⁶, а также для перевозки грузов по территории завода⁷ [11, с. 39]. Кроме того, совет МВСД решил взять шефство над одним из госпиталей и на территории своей дороги посадить картофель для раненых

³ Совещание начальников детских железных дорог страны // Восточно-Сибирская правда. 1948. 14 марта. С. 1.

⁴ История МДЖД // Московская детская железная дорога. URL: <https://dzdmsk.rzd.ru/history/> (дата обращения: 19.01.2025).

⁵ На малой «Восточно-Сибирской» // Восточно-Сибирская правда. 1941. 15 авг. С. 4.

⁶ Войтенкова Н.В. Иркутская детская железная дорога // Путь и путевое хозяйство. 2011. № 11. С. 39–40.

⁷ Дубовцева И. Человек пытливого мысли // Восточно-Сибирская правда. 1961. 15 нояб. С. 2.

бойцов¹. По ДЖД в г. Свободный (Амурская область) за годы войны перевезено более 26 тыс. тонн грузов. Материальная часть Горьковской ДЖД служила для обучения кадров для полноразмерных железных дорог.

В послевоенное время началось восстановление разрушенных и возобновление работы уцелевших ДЖД. К сожалению, навсегда утраченными оказались ДЖД, находившиеся на оккупированных территориях: Гомельская, Мелитопольская, Донецкая (новая Донецкая ДЖД была построена в 1972 г.). Несмотря на тяжелые послевоенные годы, когда все ресурсы государства были брошены на восстановление народного хозяйства, изыскивались средства на постройку новых ДЖД. Следует отметить, что проектирование некоторых ДЖД началось еще до войны, однако их строительство не было реализовано из-за военных действий. К таким проектам относилась ДЖД в Акмолинске (другие названия – Малая Целинная, Малая Карагандинская, Целиноградская). Руководство Советского Союза справедливо рассматривало ДЖД как важный источник подготовки кадров в условиях нехватки квалифицированных железнодорожных специалистов. В связи с этой целью для нужд ДЖД передавались даже трофейные подвижные составы. Например, в Ленинграде были использованы трофейные пассажирские вагоны [12, с. 91]. В то же время это объяснялось необходимостью использования трофейной железнодорожной техники для восстановления народного хозяйства на полноразмерных железных дорогах и умением работать на ней. В 1946-1947 гг. в эксплуатацию были введены шесть ДЖД, расположенных в Вильнюсе, Акмолинске (ныне известном как Астана), Ярославле и других го-

родах. К завершению послевоенной пятилетки планировалось, что их общее количество достигнет 28².

По аналогии с СССР, ДЖД начали появляться в странах социалистического лагеря, таких как Болгария, Польша и Куба. Наибольшей в мире ДЖД является Будапештская, длина которой составляет 11,7 км; она была открыта в 1948 г. и продолжает функционировать до настоящего времени. Однако большинство детских железных дорог в странах Восточной Европы были закрыты из-за нехватки финансовых средств.

К концу существования СССР количество ДЖД в стране достигло 52. В современной России, помимо функционирования дорог, построенных в СССР, на которых периодически проходит реконструкция, строятся и новые места обучения юных железнодорожников [13; 14]. Например, в 2007 г. была открыта ДЖД в Казани [15, с. 15].

Выводы

Нами был рассмотрен процесс становления и функционирования ДЖД как элемента подготовки будущих железнодорожников. Несомненно, можно утверждать, что система профориентации, установленная в СССР, продолжает действовать и в современности. В этом контексте по всей стране продолжают функционировать детские железные дороги. Анализ истории создания и развития ДЖД свидетельствует о том, что в Советском Союзе они выполняли не только образовательные и профориентационные функции, но и практические задачи, как в мирное время, так и в годы Великой Отечественной войны. На основе публикаций в периодических печатных изданиях детально рассмотрена история ДЖД в Ир-

¹ У юных железнодорожников // Восточно-Сибирская правда. 1942. 2 мая. С. 2.

² Совещание начальников детских железных дорог страны // Восточно-Сибирская правда. 1948. 14 марта. С. 1.

кутске, построенной еще до Великой Отечественной войны. Положительный опыт Советского Союза по подготовке

кадров на ДЖД был перенят и в современной России.

Список литературы

1. Обдирщиков Н.Н., Исакова Т.Б. Профессиональная ориентация и допрофессиональная подготовка: понятийный аспект // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2009. № 1. С. 226-237.
2. Чупахина И.А., Деревя А.С. Становление инженерного образования в России в контексте современности // Профессиональная ориентация. 2021. № 1. С. 11-19.
3. Сокова С.В. Формирование готовности юных железнодорожников к профессиональному самоопределению // Омский научный вестник. 2008. № 6(74). С. 124-127.
4. Федосеева С.А. Преемственность в контексте ранней профессиональной подготовки: детский сад – школа // Смысл, функции и значение разных отраслей практической психологии в современном обществе: сборник научных трудов / под ред. Е.Н. Ткач. Хабаровск: Тихоокеан. гос. ун-т, 2017. С. 416-419.
5. Леонтович А.В. Научно-практическое образование // Исследовательская деятельность учащихся: от детского сада до вуза. М.: Межрегиональное общественное движение творческих педагогов «Исследователь», 2010. С. 78-82.
6. Волков А.И. 25 детских железных дорог СССР. Воронеж: Тип.: АХО УНКВД, 1936. 11 с.
7. Стоянов Н.Э. Новации в организации дополнительного технического образования детей на транспорте в XIX – начале XXI в. // Вопросы студенческой науки: сборник научных статей. № 8(72). СПб., 2022. С. 88-92.
8. Михаэлис С.И., Михаэлис В.В. Актуальные вопросы обучения иностранных студентов информатике в техническом вузе // Образование – наука – производство: материалы VI Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием): в 2-х т. Т. 2. Чита: ЗвБИЖТИрГУПС, 2022. С. 410-419.
9. Хобта А.В. Рождение Малой Восточно-Сибирской железной дороги // Культура. Наука. Образование. 2019. № 4(53). С. 32-48.
10. Скрипучий Д.В. Узкоколейные железные дороги в Иркутской области: история создания и эксплуатации // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2015. Иркутск: Байкал. гос. ун-т экономики и права, 2015. С. 284-291.
11. Войтенкова Н.В. Иркутская детская железная дорога // Путь и путевое хозяйство. 2011. № 11. С. 39-40.
12. Курмышов В.М., Рыбицкий В.А. Малая Октябрьская детская железная дорога как перспективный инструмент обучения // Семья и детство в повседневной жизни: история и современность: материалы Международной научной конференции: в 2-х т. Т. 2. СПб.: Ленингр. гос. ун-т им. А.С. Пушкина, 2023. С. 89-93.
13. Орешин А.А., Пересыпкин П.В., Янев Ж. Детская железная дорога как кузница кадров // Дневник науки. 2022. № 1(61). URL: https://dnevniknauki.ru/images/publications/2022/1/technics/Oreshin_Peresyupkin_Yanev.pdf (дата обращения: 19.01.2025)
14. Багойко П.А., Благоразумов И.В. детские железные дороги России. Реконструкция читинской детской железной дороги // Электронный научный журнал «Молодая наука Сибири». 2020. № 3(9). URL: <https://mnv.irgups.ru/node/497> (дата обращения: 19.01.2025).
15. Реконструкция детской железной дороги в городе Казань / П. А. Красильников, Д. А. Семенов, Т. А. Радаева и др. // Достижения науки и образования. 2023. № 2(89). С. 14-18.

References

1. Obdirshchikov N.N., Isakova T.B. Professional orientation and pre-professional training: a conceptual aspect. *Vestnik Volzhskogo universiteta im. V.N. Tatishcheva = Vestnik of Volchsky University named after V.N. Tatishchev*. 2009;(1):226-237. (In Russ.)

2. Chupakhina I.A., Treva A.S. The formation of engineering education in Russia in the context of modernity. *Professional'naya orientaciya = Professional orientation*. 2021;(1):11-19. (In Russ.)
3. Sokova S.V. Formation of readiness of young railway workers for professional self-determination. *Omskij nauchnyj vestnik = Omsk Scientific Bulletin*. 2008;(6):124-127. (In Russ.)
4. Fedoseeva S.A. Continuity in the context of early professional training: kindergarten – school. In: Tkach E.N. (ed.) *Smysl, funktsii i znachenie raznykh otraslei prakticheskoi psikhologii v sovremennom obshchestve: sbornik nauchnykh trudov = The meaning, functions and significance of various branches of practical psychology in modern society: a collection of scientific papers*. Khabarovsk: Tikhookoan. gos. un-t; 2017. P. 416-419. (In Russ.)
5. Leontovich A.V. Scientific and practical education. *Issledovatel'skaya deyatel'nost' uchashchihsya: ot detskogo sada do vuza = Research activities of students: from kindergarten to university*. Moscow: Mezhtseleobshchestvennoe dvizhenie tvorcheskikh pedagogov "Issledovatel"; 2010. pp. 78-82. (In Russ.)
6. Volkov A. I. 25 children's iron roads of the USSR. Voronezh: Tip. AKhO UNKVD; 1936. 11 p. (In Russ.)
7. Stoyanov N. E. Innovations in the organization of additional technical education for children in transport in the XIX – early XXI centuries. *Voprosy studencheskoi nauki: sbornik nauchnykh state = Questions of student science: a collection of scientific articles*. No. 8. St. Petersburg, 2022. P. 88-92. (In Russ.)
8. Michaelis S.I., Michaelis V.V. Actual issues of teaching foreign students computer science at a technical university. In: *Obrazovanie – nauka – proizvodstvo: materialy VI Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii (s mezhdunarodnym uchastiem) = Education – science – production: proceedings of the VI All-Russian scientific and practical conference (with international participation)*. Vol. 2. Chita: ZaiZhTirGUPS; 2022. P. 410-419. (In Russ.)
9. Hobta A.V. The Birth of the Small East Siberian Railway. *Kul'tura. Nauka. Obrazovanie = Culture. Science. Education*. 2019;(4):32-48. (In Russ.)
10. Skripuchii D.V. Narrow-gauge railways in the Irkutsk region: the history of creation and operation. *Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik = Irkutsk Historical and Economic Yearbook*. 2015. Irkutsk: Baikal. gos. un-t ekonomiki i prava; 2015. P. 284-291. (In Russ.)
11. Voitenkova N.V. Irkutsk children's railway. *Put' i putevoe hozyajstvo = Railway Track and Facilities*. 2011;(11):39-40. (In Russ.)
12. Kurmyshov V.M., Rybitsky V.A. The Malaya Oktyabrskaya children's railway as a promising learning tool. In: *Istoriya i sovremennost': materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii: = History and modernity: proceedings of the International scientific conference/ Vol. 2*. St. Petersburg: Leningr. gos. un-t im. A.S. Pushkina; 2023. P. 89-93. (In Russ.)
13. Oreshin A.A., Peresyppkin P.V., Yanev Zh. The children's railway as a forge of cadres. *Dnevnik nauki = Diary of Science*. 2022;(1). (In Russ.). Available at: https://dnevniknauki.ru/images/publications/2022/1/technics/Oreshin_Peresyppkin_Yanev.pdf (accessed 19.01.2025).
14. Bagoiko P.A., Blagorazumov I.V. Children's railways of Russia. Reconstruction of the Chita children's railway. *Elektronnyi nauchnyi zhurnal. "Molodaya nauka Sibiri" = Electronic scientific journal "Young Science of Siberia"*. 2020;(3). (In Russ.). Available at: <https://mnv. irlgups.ru/node/497> (accessed 19.01.2025).
15. Krasilnikov P.A., Semenenko D.A., Radaeva T.A., et al. Reconstruction of the children's railway in the city of Kazan. *Dostizheniya nauki i obrazovaniya = Achievements of science and education*. 2023;(2):14-18. (In Russ.)

Информация об авторе / Information about the Author

Дмитрий Владимирович Михаэлис, кандидат исторических наук, стажер по должности старшего преподавателя, Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, г. Иркутск, Российская Федерация,
e-mail: Mdv97@yandex.ru

Dmitrii V. Michaelis, Candidate of Sciences (Historical), Trainee as a Senior Lecturer, East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russian Federation,
e-mail: Mdv97@yandex.ru