



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД» МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Тульской детской железной дороге **70 лет**

Дорога у нас детская, а работа – настоящая!



1955–2025

Ответственный за выпуск: А. Ю. Трофимов.

Редакционная коллегия: Д. С. Винокурова, С. О. Есин, Н. Е. Зуев, Т. А. Кузнецова, Д. А. Лыкова, С. В. Пасько, М. А. Половников, А. Ю. Трофимов.

Текст: Н. Е. Зуев

Д69 Дорога у нас детская, а работа – настоящая!: Тульской детской железной дороге 70 лет / Ответственный за выпуск: А. Ю. Трофимов; редакционная коллегия: Д. С. Винокурова, С. О. Есин, Н. Е. Зуев, Т. А. Кузнецова, Д. А. Лыкова, С. В. Пасько, М. А. Половников, А. Ю. Трофимов. – Москва: Московская железная дорога, 2025. – 44 с.: ил., фото.

*Вдоль
Заснеженной опушки,
Дым бросаю под откос,
Чуть похожий на «кукушку»
Мчится детский паровоз.
Бьёт навстречу
Ветер хлёсткий
– Сторонись! – кричат гудки.
Путь от станции «Березки»
Лег до станции «Дубки» ...*

Степан Поздняков. Первый рейс

В 1930 г. наш город создавали как новый, социалистический город для работников химического комбината и шахтёров Подмосковского угольного бассейна.

Новомосковск, хоть и не очень велик, может похвастаться такими знаковыми местами, каких не найдёшь и в больших городах. В городе находится одно из крупнейших в Европе месторождений гипса, улицы украшают монументальные ансамбли сталинского ампира, всю Россию снабжают продукцией наши промышленные гиганты. А в Детском парке, прямо у всех на глазах, из маленького ручейка начинается свой бег к Азовскому морю Дон-батюшка!

В нашей книге пойдёт речь об истории и современном дне такой достопримечательности Новомосковска, какой по праву является Тульская детская железная дорога.

Уникальность изданию придаёт не только сама тема публикации, но и редкие архивные фотографии, которые позволяют увидеть, как выглядела детская железная дорога в разные периоды своей истории.

Книга будет полезна как жителям города, так и туристам, которым, уверенны, доставит удовольствие посещение таких мест, как Детский парк Новомосковска и детская железная дорога.

Книгу иллюстрируют фотографии из архива детской железной дороги.

Редколлегия благодарит всех, кто содействовал выходу издания в свет.

ВСТУПЛЕНИЕ

Очень многие, увидев в названии слова «Детская железная дорога», вспомнят игрушечную железную дорогу, которую с отцом или старшим братом собирали на полу своей комнаты в детстве. А потом катали по кругу паровозики до тех пор, пока мама не отправит спать.

Наша книга совсем о другом! Она о реальной железной дороге, по которой ходят поезда. Пусть детская железная дорога не такая большая, узкоколейная, но она – самая настоящая!

«А почему же она – детская?». Ответ таков – всем хозяйством управляют сами дети. Машинисты тепловоза, дежурные по станции, проводники вагонов – школьники. Весь зимний период дети изучают азы железнодорожных специальностей, проходят теоретические курсы. Потом, сдав соответствующие экзамены, закрепляют полученные знания на практике.

Многие российские детские железные дороги могут служить примером для подражания. Юные железнодорожники осуществляют регулярные пассажирские перевозки, а в прежние времена – даже грузовые.

Одна из важнейших задач детской железной дороги – привить интерес подрастающему поколению к железной дороге.

Сама идея детских железных дорог зародилась в Советском Союзе в середине 1930-х годов. Пик строительства детских железных дорог и их расцвет также пришелся на годы существования СССР.

Девяносто лет существования детских дорог – это срок, равный почти половине истории развития отечественных железных дорог. За эти годы не раз менялось отношение к детским железным дорогам, менялись и сами дороги.

Из всех республик бывшего СССР, Россия с начала 1940-х годов обладала самым большим количеством детских железных дорог.

После распада СССР Россию поразили тяжелейший экономический кризис. Многие детские железные дороги пришлось закрыть из-за недостатка финансирования. Но, в отличие от других бывших союзных республик, Россия все-таки нашла возможность вновь открыть все детские дороги, что были закрыты в годы кризиса. Ни одна из них не была разобрана! Многие малые магистрали России были существенно модернизированы и оснащены современным оборудованием.

На данный момент Россия – единственная страна на всем постсоветском пространстве, где после распада СССР начали строиться новые детские железные дороги. В 2004 году была построена Новосибирская детская железная дорога, а в 2007 году еще две – Казанская и Кемеровская. Всего в России по состоянию на 2025 год существует 27 детских железных дорог.

ВЕЛИКИЙ ИНИЦИАТОР И ЭНТУЗИАСТ

Основателем детской железной дороги является Дмитрий Григорьевич Оника, оставивший значительный след в истории нашего города.

Д. Г. Оника был выдающимся организатором угольной промышленности Подмосковского угольного бассейна (Мосбасса) в должности начальни-



Д. Г. Оника, инициатор создания детской железной дороги



Памятный камень в честь почётного гражданина Новомосковска Д. Г. Оники, установленный в Детском парке

ка комбината «Москвоуголь», энергичным инициатором социально-культурных преобразований в Сталиногорске (с 1961 года – Новомосковске) и жизни простых людей.

С подачи Д. Г. Оники и при личном его участии в 1953–1955 годах в городе заложен детский парк с водоёмом, детская железная дорога, построен телецентр (третий в СССР). Возведены Дворец пионеров (ныне Дворец детского (юношеского) творчества), универмаг, десятки жилых домов, проведены большие работы по озеленению города и прилегающих автодорог.

Очень многое сделал Д. Г. Оника за свою жизнь, но ещё больше не успел, поскольку трагически погиб в дорожной аварии. За заслуги Д. Г. Оники в развитии, благоустройстве Новомосковска ему было присвоено звание «Почетный гражданин города».

В 1953 году именно по инициативе Д. Г. Оники было начато строительство Сталиногорской (ныне Тульской) детской железной дороги.

Дмитрий Григорьевич Оника (21 ноября 1910, Кременчуг Полтавской губернии — 3 сентября 1968, Москва) — советский государственный деятель, организатор угольной промышленности СССР, доктор технических наук (1954), профессор (1965). Депутат Верховного Совета СССР 4 и 5 созывов в 1954—1962 гг.

В 1920-е гг. был батраком-пастухом, затем беспризорным, учеником слесаря, учеником школы ФЗУ, помощником машиниста. В 1929-1930 гг. — учащийся курсов по подготовке в высшие учебные заведения при Житомирском педагогическом институте.

В 1930 г. поступил в Московский горный институт и в апреле того же года вступил в КПСС. В 1938 году окончил институт по специальности горный инженер-электромеханик.

В 1939-1957 гг. на руководящей работе в угольной промышленности СССР: начальник главка, заместитель наркома, начальник комбината «Москвоуголь» (1942–1945).

В 1946–1947 гг. — министр угольной промышленности западных, затем восточных районов СССР (1946-1947), первый заместитель министра угольной промышленности СССР (1948).

10 сентября 1947 г. по предложению министров угольной промышленности Д. Г. Оника и А. Ф. Засядько в СССР был официально утверждён праздник День шахтёра.

С октября 1941 г. по январь 1942 г. бригадир инженер Д. Г. Оника — командующий 8-й сапёрной армией Южного фронта, принимавшей участие в строительстве оборонительных сооружений на подступах к Донбассу и Сталинграду.

Внёс большой вклад в жилищное и социально-культурное развитие города Сталиногорска (Новомосковска). В 1953 г. выступил инициатором строительства детской железной дороги в городе. По его инициативе были построены шахтёрские посёлки Каменецкий, Дубовка, Руднев, Казановка и многие другие, проведено озеленение дорог, идущих из Новомосковска в Узловую, Северо-Задонск и Донской, а также создан Сталиногорский телецентр.

В 1957-1965 гг. возглавлял Карагандинский совнархоз, был управляющим трестом «Соколоврудстрой» (Казахская ССР), в 1962–1964 гг. — директор НИИ Труда (Москва).

С 1965 г. работал в Госплане СССР и Госснабе СССР, вёл научную и преподавательскую работу, проводил теоретические и экспериментальные исследования по созданию проходческих комбайнов для проведения горных выработок.

Д. Г. Оника награжден орденами Ленина, Красной Звезды, кавалер ордена Трудового Красного Знамени.

В 1995 г. Д. Г. Онике присвоено звание «Почётный гражданин города Новомосковска».

НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА

В мае 1953 года молодой инженер, выпускник Московского института инженеров транспорта (МИИТ) Павел Иванович Усков был командирован в Сталиногорск в распоряжение начальника комбината «Москвоуголь» Д. Г. Оники. Ему и ещё двум молодым инженерам – Олегу Семёнову и Тамаре Решётниковой – поручалось в кратчайшие сроки разработать проект детской железной дороги.

В проекте решили предусмотреть всё, что имеется на большой дороге. Но после знакомства с местностью, на которой предстояло строительство, от многого пришлось отказаться. С трёх сторон будущий проект предстояло вписать в границы городского Детского парка, а с четвертой, где был возможен выход за его пределы, всё упиралось в Московско-Курско-Донбасскую железнодорожную ветку.

Пришлось довольствоваться неполными двумя километрами. Начальником строительства стал Л. Х. Мисропов, а главным инженером П. И. Усков.

По тем временам это была достаточно большая стройка. На ней трудилось много людей, работала современная и мощная техника: бульдозеры, скреперы, автокраны.



П. И. Усков, главный инженер строительства детской железной дороги



Укладка пути. 1953 г.



Строительство платформы «Дубки». 1953 г.



Первые пассажиры детской железной дороги. 1953 г.



Доставка первых вагонов. 1953 г.

ОТКРЫТИЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В воскресенье, 20 декабря 1953 года Сталиногорская (ныне Тульская) детская железная дорога была открыта.

«Вот стоит красивое, с резным оформлением здание. Это – станция «Березки». Невдалеке каменное здание паровозного депо. Платформа. Семафор. На противоположной стороне рощи, где густо разросся дубняк, вторая станция – «Дубки».

В воскресенье Сталиногорская детская железная дорога была открыта. Полдень. Падает редкий снежок. На открытие пришли тысячи школьников и воспитанников детских домов, пионеры, родители вместе с малышами. Автобусы подвезли гостей из соседних районов. Шумно, весело и интересно. Над крышей станции «Березки» ветерок колышет красные флаги. Ветви деревьев осыпаны густым инеем. Из репродукторов льются песни советских композиторов. Играет оркестр.

Взгляды присутствующих обращены к паровозу, стоящему у платформы. Он небольшой, состав из трех вагонов. Через железнодорожную линию протянута алая лента. Будто набирая сил, паровоз поныхивает парами. Из окошка выглядывает машинист Александр Коновалов, которому доверено вести поезд в первый рейс».

**А. Евгеньев. Детская железная дорога – открыта!
(Сталиногорская правда. 1953. 22 декабря).**

Вместе с машинистом Александром Коноваловым в кабине паровоза был и юный машинист Миша.

П. И. Усков, главный инженер строительства, не помнит фамилии этого мальчика, а вот откуда он взялся, запомнил хорошо. Уже тогда, когда начала приходить техника: вагоны, паровозы, возле них постоянно вертелся



Первый рейс. 1953 г.



Юный машинист Миша. 1953 г.

этот мальчишка. Ради интереса ему показывали и как топить топку, и как трогаться с места, тормозить и останавливаться... А потом и родилась идея доверить первый поезд вести юному машинисту.

«Машинист паровоза тов. Коновалов под бурные аплодисменты присутствующих даёт гудок. Паровоз плавно проходит мимо платформы. В окнах вагонов мелькают детские восторженные лица. Поезд набирает скорость. Вскоре он скрывается за высокой стеной заиндевевшего леса.

Через несколько минут с западной стороны рощи донесся гудок. Это значит, что поезд подошел к станции «Дубки» и, не останавливаясь, двинулся дальше. Все с нетерпением ждут его возвращения. И вот ровно через 7 минут, со стороны двадцать седьмой шахты, выбрасывая в небо клубы дыма, показался паровоз. Вскоре он снова был на станции «Березки», но машинист, приняв жезл от дежурного по станции, не остановил поезд, а развивая еще большую скорость, помчался дальше. И только сделав второй круг, машинист тов. Коновалов остановил поезд».

**А. Евгеньев. Детская железная дорога – открыта!
(Сталиногорская правда. 1953. 22 декабря).**

На открытии заместитель начальника Московско-Курско-Донбасской железной дороги Пащенко сказал:

«Для нас, железнодорожников, пуск Сталиногорской детской железной дороги тоже является большим событием. Здесь мы будем готовить себе новую смену. Сталиногорские железнодорожники помогут создать в средних школах города и района кружки железнодорожников, в которых мы будем готовить будущих связистов, путейцев, машинистов и других специалистов, нужных для обслуживания железных дорог. Пройдет еще немного времени, и вы увидите, как за реверсом паровоза будут стоять школьники. Они же будут дежурными по станции, проводниками и кондукторами».

**А. Евгеньев. Детская железная дорога – открыта!
(Сталиногорская правда. 1953. 22 декабря).**

В ознаменование открытия Сталиногорской детской железной дороги в газете «Сталиногорская правда» от 22 декабря 1953 г. было опубликовано стихотворение Степана Позднякова:

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Вдоль заснеженной опушки,
Дым, бросая под откос,
Чуть похожий на «кукушку»
Мчится детский паровоз.
Бьет на встречу
Ветер хлесткий
Сторонись! – кричат гудки.
Путь от станции «Березки»
Лег до станции «Дубки».
И в вагонах, тоже детских,
Славя мирных строек труд,
О делах страны Советской
Хором школьники поют.
Песня вьется вольной птицей,
Огоньки блестят в глазах.
Иней сказочно искрится
На березах и дубах.
Вслух мальчишки замечали, –
Он придет тот день, когда
Поведут по магистрали
Дети сами поезда.
Мимо – сосны и отроги.
Крутит эхо от гудков, –
Эта детская дорога
Подмосковных горняков.

Отгремели оркестры и речи, и про малую магистраль забыли. Забросили попросту. Шахтерам она была вроде бы ни к чему, а железнодорожники брать её на баланс не собирались. Вспомнили о ней лишь весной 1954 года. Подправили, подсыпали, где просело зимой, и ещё целое лето катали горожан с детьми.

17 декабря 1954 г. Председателем Совета министров СССР было подписано распоряжение о передаче находящейся на балансе Министерства угольной промышленности детской железной дороги в подчинение Министерству путей сообщения. С этого дня Сталиногорская детская железная дорога стала называться так – Малая Московско-Курско-Донбасская же-

лезная дорога. А начальником железной дороги была назначена Мария Петровна Казакова.

26 мая 1955 г. детская железная дорога открылась вновь, но уже в подчинении МПС. И теперь именно этот день считается днём рождения детской железной дороги.



Отправление паровоза со станции Берёзки. 1953 г.



Юные железнодорожники на платформе «Дубки». 1953 г.



Юные железнодорожники на станции Берёзки

НАРОДНАЯ СТРОЙКА!

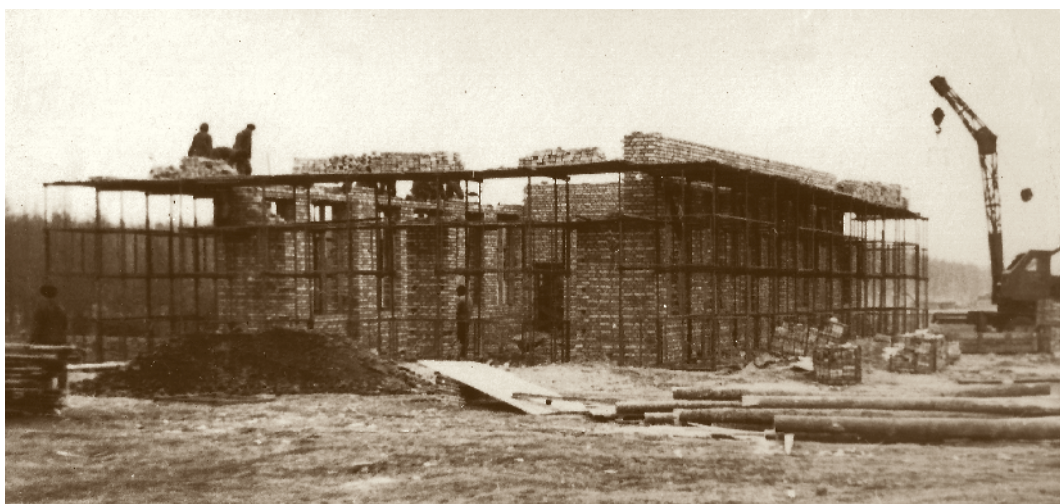
Главное здание станции Берёзки с 1953 по 1974 годы было деревянным, летнего типа, с двумя резными верандами. Такое здание имело существенные недостатки: деревянная платформа для посадки и высадки пассажиров, тесные комнаты для работы учащихся, не было кабинетов для теоретических занятий, мастерских, лабораторий.



Станция Берёзки. 1960-е гг.



Шалимов Е. Д., начальник детской железной дороги в 1960-1985 гг.



Строительство нового здания станции Берёзки. 1974 г.

По инициативе руководства Новомосковского отделения железной дороги в 1974 году было решено построить новое здание детской магистрали, в котором будет всё для занятий, отдыха и разумного досуга юных железнодорожников. Руководителями проекта стали Викулов Владимир Алек-

сандрович и главный архитектор города Черноног Владимир Михайлович.

Активное участие в проектировании принял Шалимов Евгений Дмитриевич – в то время он являлся начальником детской железной дороги. Много пришлось потрудиться этой группе, прежде чем из проектов и чертежей вырос новый дворец труда для школьников.

Проект был одобрен и утвержден Госстроем РСФСР. Юные железнодорожники с нетерпением ждали начала строительства. Они были готовы помогать строителям с утра до вечера. Плечом к плечу с инструкторами детской железной дороги трудились ребята. Было отработано на строительстве нового учебно-производственного комплекса 15 тысяч часов. Главным подрядчиком было 2-е строительное управление Дорстройтреста Московской железной дороги. Огромную поддержку и помощь в строительстве оказали городские общественные организации и Новомосковское отделение железной дороги.



Учебный корпус. 2010 г.



Платформа и состав на станции
Берёзки

В 1974 году юные железнодорожники с удовольствием справили новоселье. Новое учебно-производственное здание – это просторное, светлое помещение, которое великолепно вписалось в окружающий пейзаж Детского парка – замечательного уголка города Новомосковска. Оно отвечало всем требованиям архитектуры и градостроительства того времени.

Внутри нового здания находились четыре учебных, четыре летних класса, кинозал, мастерская железнодорожного моделирования и электролаборатория.

МЫ РАЗВИВАЕМСЯ В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ!

Хроника основных событий детской железной дороги

20 декабря 1953 года Сталиногорская (ныне Тульская) детская железная дорога была открыта.

17 декабря 1954 года по распоряжению Председателя Совета министров СССР Сталиногорская детская железная дорога была передана в подчинение Министерства путей сообщения (МПС) СССР и переименована в Малую Московско-Курско-Донбасскую железную дорогу. Первым начальником от МПС была назначена Мария Петровна Казакова.



Залог безопасности – исправность пути!



Платформа «Пионерская»

26 мая 1955 года детская железная дорога открыта в подчинении МПС. Этот день считается днём рождения детской железной дороги.

В 1961 году Сталиногорск был переименован в Новомосковск. И с этого года Сталиногорская детская железная дорога стала именоваться Новомосковской детской железной дорогой. Также на смену М. П. Казаковой пришел новый начальник Шалимов Евгений Дмитриевич.

В 1972 году станция Дубки была демонтирована и построена новая станция Пионерская в честь 50-летия Всесоюзной организации пионеров. Детская железная дорога была оборудована односторонней автоблокировкой постоянного тока, межстанционной телефонной связью, поездной радиосвязью. При этом от внедрения электрической централизации на станции Берёзки решили отказаться, и стрелки на ней переводились вручную.

В качестве сигнальных устройств стали использоваться светофоры, причём как линзовые (на станции Берёзки), так и прожекторные. Вероятно, в это же время было изменено и направление движения поездов по кольцу. Если в прежние годы поезд шёл по часовой стрелке, то теперь поезда стали ходить в обратную сторону. Благодаря этому, повысилась безопасность при проследовании поездом одного из переездов, ранее плохо просматривавшегося из кабины локомотива.

В 1979 году на северо-востоке дороги, в кривом участке пути, была построена посадочная платформа «Юннатская», благодаря которой на Тульской детской железной дороге существуют как обычные пассажирские, так и скорые поезда.

В 1980 году на привокзальной площади станции Берёзки установлены часы с изображениями знаков зодиака. Проект и эскиз часов разработал архитектор института «Тульскгражданпроект» Амбарцумян, чертежи всех деталей подготовил начальник детской железной дороги Е. Д. Шалимов, а собрали часы сами юные железнодорожники.

Вот уже 45 лет часы встречают своим мелодичным звоном юных железнодорожников и их гостей. На первом циферблате изображены знаки зодиака, на втором – римские цифры и на третьем – арабские.



Строительство платформы «Юннатская». 1979 г.



Часы с изображением знаков зодиака установлены в 1980 г.

17 августа 1981 года Новомосковской детской железной дороге было присвоено почётное звание «Образцовое внешкольное учреждение».

В июне 1999 года на Новомосковской детской железной дороге прошёл международный слёт юных железнодорожников. Участниками слёта стали воспитанники 23 детских железных дорог России, а также юные железнодорожники из Венгрии и Украины.

В 2008 году Тульская детская железная дорога относилась к группе Е: «Состояние материально-технической базы ниже среднего, результаты деятельности выше среднего».

В январе 2008 года в рамках молодёжной политики ОАО «Российские железные дороги» впервые в России был проведён анализ деятельности 23-х детских железных дорог. Их работа за 2007 год оценивалась по нескольким критериям:

1. Количество занимающихся юных железнодорожников;
2. Число перевезённых пассажиров;
3. Отправленные и принятые поезда;
4. Заработанные средства;
5. Количество детей, поступивших в ж/д учебные заведения, и др.

Тульская детская железная дорога была признана лучшей детской железной дорогой, опередив ближайшего соперника более чем на 600 баллов.

14 сентября 2009 года президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин на церемонии закрытия очередного сезона Новомосковской детской железной дороги пообещал помочь в строительстве нового учебного корпуса со столовой и спортивной площадкой.



Визит В. И. Якунина. 2009 г.



Строительство платформы «Исток Дона»

РЕКОНСТРУКЦИЯ 2010–2012 годов

Проведена модернизация путевого хозяйства:

увеличена общая протяжённость пути до 2 км 700 м за счёт строительства двух путей в ангар для вагонов и тупикового пути;

уложены 8 новых стрелочных переводов марки 1/9;

уложены на железобетонные шпалы рельсы типа Р-50, максимальный руководящий уклон стал 15,6;

демонтированы платформы «Пионерская» и «Юннатская»;

построены платформы «Исток Дона» и «Парковая» с установкой современных навесов и устройством кассы.

Капитально отремонтировано локомотивное депо и административное здание станции Берёзки.

Заложен фундамент нового учебного четырёхэтажного здания.



Укладка нового железобетонного пути



Установка первой опоры учебного корпуса.
2010 г.

В рамках реконструкции, в сентябре 2010 года на детскую железную дорогу прибыл тепловоз ТУ10-002 «Колибри», а также ещё 3 вагона постройки Камбарского машиностроительного завода. Таким образом, подвижной состав стал включать в себя: ТУ2-241, ТУ2-126, ТУ10-002, 5 вагонов модели 48-051 и 6 вагонов Камбарского машиностроительного завода.

В 2010 году проведён капитальный ремонт пути, уложены железобетонные шпалы.



Новая платформа «Парковая»

В 2012 году построен новый учебный комплекс на станции Берёзки. Также в 2012 году поступил новый тепловоз ТУ10-018.

ТУ2-126 «Быстрый» мае 2009 года был снят с эксплуатации, в сентябре 2010 года установлен в качестве памятника возле локомотивного депо детской железной дороги.

ОТКРЫТИЕ 2.0

20 июля 2012 года состоялось торжественное открытие Тульской детской железной дороги после реконструкции, на котором присутствовали вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, начальник Московской железной дороги Владимир Молдавер, губернатор Тульской области Владимир Груздев.

Владимир Молдавер подчеркнул, что детская железная дорога всегда была и остаётся кузницей кадров для больших магистралей:

«Мы всегда ждём их на наших предприятиях, потому что они приходят к нам уже подготовленными специалистами, ориентированными на работу на железнодорожном транспорте».

Под громкие аплодисменты юных железнодорожников и гостей города вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов вручил символический ключ от обновлённой детской железной дороги председателю Совета юных железнодорожников Перелыгиной Татьяне.



ОЛИМПИЙСКИЙ ОГОНЬ НА ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ!

14 октября 2013 года в Новомосковск из Ясной Поляны прибыл олимпийский огонь XXII зимних Олимпийских игр в Сочи. Впервые в истории часть эстафеты олимпийского огня прошла по территории детской железной дороги. Передача огня происходила на платформе «Исток Дона». Наш выпускник Зароченцев Алексей провез по кругу дороги олимпийский огонь, который затем вернулся на городскую площадь.



Олимпийский огонь на детской железной дороге Новомосковска. 2013 г.

9 мая 2015 года впервые была проведена акция «Поезд Победы», ставшая традиционной. Для этого была переделана специальная платформа, которая использовалась для эстафеты олимпийского огня. Весь состав был украшен плакатами и транспарантами военной эпохи.



9 мая 2015 г. впервые была проведена акция «Поезд Победы»



Пассажиры на поезде Победы. 2015 г.

В 2019 году открыта Аллея выпускников, поступивших в Российский Университет Транспорта (МИИТ). Аллею открыл начальник Московской железной дороги М. О. Глазков.

В 2020 году Тульской детской железной дорогой была получена лицензия на дополнительное образование детей.

В 2022 году на детскую железную дорогу поставлен тренажер теплового вагона ТУ-10, на котором юные железнодорожники проходят практическую подготовку по профессиям «машинист» и «помощник машиниста».

19 мая 2022 г., в день столетия Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина, была торжественно вскрыта капсула с обращением юных железнодорожников к пионерам XXI столетия. Эту капсулу заложили 21 августа 1979 г. под мемориальный камень, установленный перед зданием детской железной дороги. Продолжая традицию, современные пионеры оставили новую капсулу с обращением к юным железнодорожникам, которая будет вскрыта 26 мая 2055 г., в день столетия открытия движения по детской железной дороге.



И. В. Крапивцев, председатель Совета юных железнодорожников в 1979 г.



Юные железнодорожники на церемонии вскрытия капсулы времени. 19 мая 2022 г.

В 2023 году команда Тульской детской железной дороги заняла 2 место во Всероссийском конкурсе «Транспорт будущего» с проектом «Предотвращение несчастных случаев на железнодорожной посадочной платформе» с помощью системы «пассивной безопасности»».



Скульптура пионера



Арка пионеров

Пять юных железнодорожников поощрены путевками в МДЦ «Артек» за участие в конкурсах «Страна железных дорог» и «Моя страна – моя Россия».

Два юных железнодорожника по итогу рейтинга проекта «Тин-клуб Страны железных дорог» награждены путевками во Всероссийский лагерь «Смена».

Преподаватель детской железной дороги заняла первое место в номинации «Педагог года» в конкурсе на соискание премии «Лучший педагогический работник ОАО «РЖД»».

На детской дороге был оборудован патриотический вагон «Освобождение Сталиногорска».

В 2024 году команда Тульской малой магистрали заняла 2 место во Всероссийском конкурсе «Транспорт будущего» в номинации «Безопасность транспортной деятельности» и 3 место в номинации «Энергетика, экология и ресурсосберегающие технологии».

Шесть юных железнодорожников поощрены путевками во Всероссийский детский центр «Смена».

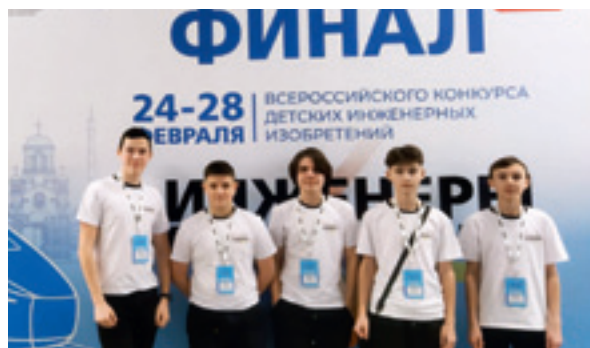
Юный железнодорожник стал победителем конкурсного отбора «Страна железных дорог» и поощрен путевкой в МДЦ «Артек».

Юная железнодорожница заняла 3 место в конкурсе сочинений «50 лет БАМ», в котором участвовали представители 26 детских железных дорог.

На VIII слёте юных железнодорожников команда Тульской детской железной дороги вошла в шестерку лучших, и в 2025 году ребята будут участвовать в чемпионате юных железнодорожников.



Команда Тульской детской железной дороги на Всероссийском конкурсе «Транспорт будущего». 2023 г.



Юные железнодорожники на конкурсе «Транспорт будущего». 2023 г.

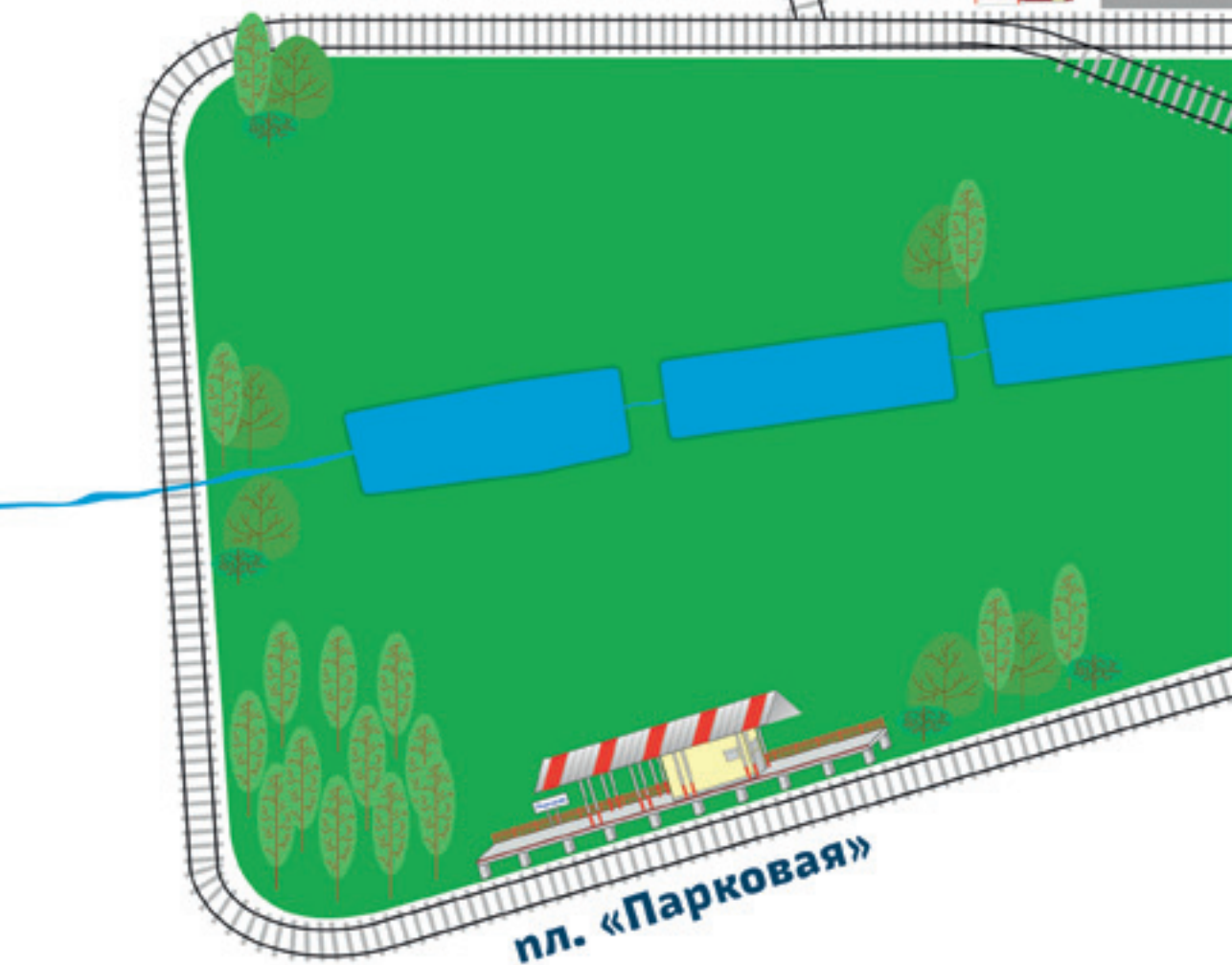


Новомосковцы на VIII слёте юных железнодорожников. 2024 г.

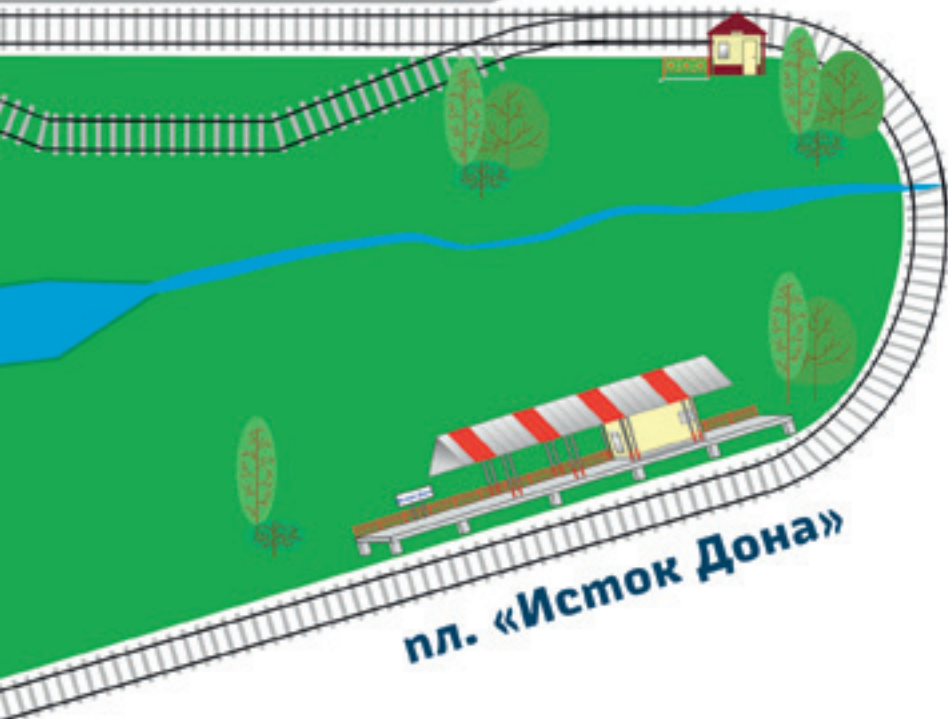
Вагонное депо



Локомотивное депо



ст. «Берёзки»



пл. «Исток Дона»

ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК

С 1955 по 1960 годы на детской железной дороге работали паровозы типа 159 (121–150, 1935 года постройки). Они строились по чертежам Коломенского завода Подольским, Невским и Новочеркасским заводами. Паровозы данной серии до 1946 года являлись основным типом узкоколейного паровоза, эксплуатировавшегося в лесной и других отраслях промышленности СССР.

В 1955 году с локомотивного завода имени Карла Маркса на детскую железную дорогу поступил новый паровоз серии ГР-211. Он был быстрый, надежный и сильный, поэтому получил добрую славу среди инструкторов, машинистов и юных машинистов и прозвище «Гришка».



Транспортировка тепловоза ТУ2. 1970 г.



Тепловоз ТУ2

1970 году на смену паровой тяге пришла тяга тепловозная. Поступили тепловозы серии ТУ3-003 и ТУ2-241 «Ветерок». После окончания сезона 1971 года тепловоз серии ТУ-3 был передан на Ярославскую детскую железную дорогу, а вместо него поступил тепловоз серии ТУ2-126 «Быстрый».

В сентябре 2010 года на детскую железную дорогу прибыл тепловоз ТУ-10 002.

В 2012 году на детскую железную дорогу привезли тепловоз серии ТУ-10 018. Они эксплуатируются по сегодняшний день. Такие тепловозы оснащены дизельным двигателем мощностью 230 лошадиных сил. Сам двигатель V-образный, шестицилиндровый, такие двигатели используются на автомобилях КАМАЗ. Тип передачи на тепловозах ТУ-10 – гидромеханическая. Тепловозы оснащены устройством КЛУБ-УПЭ с регистрацией параметров движения. Всего было построено 33 тепловоза данной серии.

ВАГОННЫЙ ПАРК

С 1955 по 1960 годы детская железная дорога располагала четырьмя деревянными четырёхосными пассажирскими вагонами.

В 1960 году вместо старых вагонов поступило семь вагонов РАFAWAG и одна грузовая платформа. Уже тогда появилась важная особенность нашего подвижного состава – именные вагоны. Первый вагон поезда названия не имел, второй – «Орлёнок», третий – «Чебурашка», четвёртый – «Экскурсионный». Насколько нам известно, это единственный в своём роде случай.

В 1985 году выработавшие свой ресурс вагоны РАFAWAG были заменены четырьмя вагонами ПВ-51 Демиховского завода, выпущенными в 1979 году.

Когда пришли новые вагоны с Демиховского машиностроительного завода, встал вопрос, каким образом доставить их на детскую железную дорогу. Решили использовать счастливое стечение обстоятельств: ведь малая магистраль на выходе из детского парка проходит параллельно рельсам «взрослой» железной дороги. Железнодорожные платформы колеи 1520 мм с погруженным на них узкоколейным подвижным составом вывели на перегон между станцией Урванка и платформой «Московская». На этом участке вагоны колеи 750 мм с помощью железнодорожного крана перегрузили с платформы прямо на путь детской железной дороги.

В 2005 году вагонный парк Тульской детской железной дороги был обновлён за счет вагонов Кратовской детской железной дороги производства Камбарского машиностроительного завода. Вагоны прошли капитальный ремонт в вагонном депо Орехово-Зуево по проекту НПО «Полёт», после чего поступили в Новомосковск. В ходе ремонта в вагонах были установлены герметичные стеклопакеты в окнах, современная светотехника «световая линия». Старые деревянные лавки заменены сиденьями, отформованными из пластика.

С 2010 года состав вагонов включает в себя 8 вагонов Камбарского машиностроительного завода модели 43-0011 и одну платформу. Её ежегодно используют на 9 мая.

Вагоны имеют свои названия:

«Вагон Победы»

«Музыкальный»

«Чебурашка»

«Экскурсионный»

«Свадебный».

Во втором и третьем вагонах играет приятная музыка из советских мультфильмов. В четвертом вагоне в ходе экскурсии пассажиры узнают не толь-

ко об истории детской дороги, но и о её работе, наградах, достопримечательностях: паровозе серии Эр, тепловозе-памятнике серии ТУ-2, Детском парке, истоке великой русской реки Дон и многом другом.

«Свадебный» вагон появился **в 2005 году** после совместной работы детской железной дороги и комитета по молодёжной политике администрации города. В этом вагоне молодожёны совершают своё первое свадебное путешествие. Молодожёны также получают пригласительный билет, по которому они в течение года могут посетить детскую железную дорогу со своим первенцем. Первой парой, совершившей символическое путешествие по кольцу детской железной дороги в этом вагоне, были Сергей и Елена по фамилии Молодожёновы.

«Вагон Победы» появился **в мае 2023 года**. В нём на мониторах пассажиры могут увидеть видеоматериал об освобождении нашего города Сталиногорска (с 1961 года – Новомосковск) от немецко-фашистских захватчиков. Видео подготовил коллектив Тульской детской железной дороги при поддержке Тульского регионального отделения Российского военно-исторического общества.



НАША ЖИЗНЬ!



ПРОЦЕСС ОБУЧЕНИЯ

Основными направлениями деятельности Тульской детской железной дороги являются:

1. Профессиональная ориентация детей для учёбы и работы в учебных учреждениях и на предприятиях железнодорожного транспорта;
2. Создание оптимальных условий для развития у детей способностей к познанию и творчеству;
3. Реализация образовательных программ в интересах развития личности ребёнка.

На детской железной дороге ежегодно обучается более 1000 юных железнодорожников, учащиеся 5–11 классов городов Новомосковска, Тулы, Донского, Узловой и Кимовска. Занятия включают две части: теоретическую (октябрь – апрель) и практическую (май – сентябрь).

За время обучения на детской железной дороге юные железнодорожники осваивают самые разные профессии: машинистов, начальников смены, дежурных по станции, диспетчеров, осмотрщиков вагона, проводников и многие другие. Полный курс обучения на детской железной дороге составляет 7 лет, после чего выдаётся свидетельство об окончании детской железной дороги.

Обучение проходит в современных классах, которые оснащены тренажерами и электронными макетами.

Для обучения профессии машиниста установлены два тренажера. Первый тренажер является копией кабины тепловоза ТУ2, а второй – ТУ10.

Юные железнодорожники трудятся в две смены, по 50 человек в каждой смене. Для работы им выдается форменная железнодорожная одежда, состоящая для юношей из белой рубашки, серых брюк, фирменного галстука, кителя и фуражки. Для девушек: белая рубашка, фирменный галстук, юбки, пилотка и китель.





Роботы и люди вместе играют в футбол. 2023 г.



С 2020 года на Тульской детской железной дороге действует кружок робототехники

КРУЖОК РОБОТОТЕХНИКИ

С 2020 года на Тульской детской железной дороге действует кружок робототехники. На занятиях юные железнодорожники учатся навыкам работы с компьютером, базовому программированию и собирают из конструктора модели, после чего пишут код для движений. В кабинете находится стол, на котором юные железнодорожники устраивают соревнования по строительству роботов.

В 2023 году Тульская детская железная дорога, в лице юных железнодорожников – Гатаулина Даниила и Гейслера Альберта – заняла 2 место в финале VIII Всероссийского конкурса исследовательских проектных работ «Транспорт будущего» в номинации «Безопасность транспортной деятельности», который проходил в Москве. Руководитель проекта – педагог детской железной дороги Кузнецов Артём Сергеевич.

КРУЖОК «ЮНЫЙ ЭКСКУРСОВОД»

На нашей детской железной дороге есть профессия «юный экскурсовод».

Ребята проводят экскурсию для пассажиров в четвёртом вагоне нашего поезда. Для развития ораторского мастерства был создан кружок «Юный экскурсовод». Руководит кружком преподаватель детской железной дороги – Шевченко Екатерина Михайловна.

Занятия юных железнодорожников начинаются с общей разминки и разогрева речевого аппарата. После юные экскурсоводы тренируются проводить экскурсию.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВЕТА ЮНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Совет юных железнодорожников Тульской детской железной дороги является объединением активных юных железнодорожников. Создан на основе совместной деятельности юных железнодорожников и преподавателей дороги для осуществления самоуправления и развития, как юных железнодорожников, так и детской железной дороги. На протяжении многих лет молодые активисты были и остаются надёжной опорой педагогов.

Основными направлениями деятельности Совета являются:

1. Проведение спортивных мероприятий.
2. Организация и участие в экологических мероприятиях.
3. Занятие волонёрской деятельностью.
4. Занятие культурно-массовой и медийной деятельностью.

Совет занимается организацией различных конкурсов и акций, спортивных мероприятий на Тульской детской железной дороге, ведёт социальные сети малой магистрали. Помимо этого, члены совета участвуют в акциях и конкурсах, проводимых компанией ОАО «РЖД».

The top-left photograph shows a stone monument or plaque partially obscured by dense green foliage. The top-right photograph features a small, light blue steam locomotive with red wheels and a tall chimney, positioned on a track next to a red fence and trees. The bottom-left photograph displays a green diesel locomotive with red wheels and a red star on its side, parked on a track. The bottom-right photograph shows a black signal post with multiple arms and lights, set against a cloudy sky.



«ОБРАЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ГОДЫ»

21 августа 1979 года на детской железной дороге было особенно многолюдно. Стройными рядами на привокзальной площади стояли юные железнодорожники, рядом с ними – многочисленные гости. Все пришли сюда, чтобы принять участие в большом событии для новомосковских пионеров – закладке капсулы с обращением юных железнодорожников к школьникам города и столичной магистрали 2022 года.

Председатель Совета юных железнодорожников Игорь Крапивцев открыл митинг и зачитал решение Совета о закладке капсулы с обращением.

В газете «Новомосковская правда» была опубликована статья об этом значимом событии, в которой, в частности, приводятся фрагменты обращения юных железнодорожников к пионерам и школьникам Новомосковска и столичной магистрали:

«Вот уже почти четверть века действует Детская железная дорога. Десятки тысяч школьников прошли здесь курс обучения, многие стали затем профессиональными железнодорожниками. Мальчишки и девчонки, обслуживающие малую магистраль, стремятся трудиться как можно лучше...»

Мы, юные железнодорожники, понимаем транспортные проблемы, стоящие перед нашей страной, горим желанием в меру своих сил и способностей принять участие в решении этих проблем. Многие из нас мечтают в будущем работать на БАМе. Но мы понимаем, что для этого должны накопить много знаний, получить специальности, приобрести трудовые навыки, закалить себя физически и духовно».

**В. Безверхий. Обращение через годы.
(Новомосковская правда. 1979. 25 августа).**

В обращении рассказывается и о других добрых делах, записанных в летописи детской железной дороги.

Под торжественный марш духового оркестра детской железной дороги и мощные звуки оружейного залпа в специально подготовленную нишу положили капсулу с обращением в будущее. На месте закладки капсулы установили семитонную глыбу песчаника, привезенную с открытого угольного разреза Руднево, как символ героического труда туляков.

Текст обращения пионеров с 1979 года хранится в музее детской железной дороги.

Капсула, заложенная в Международный год ребенка, была вскрыта 19 мая 2022 года – в день столетия со дня рождения Всесоюзной пионерской организации. А вскрыл капсулу времени тот же человек, который её закладывал – Игорь Валентинович Крапивцев.

В этот же день торжественно заложили новую капсулу – она хранит в себе послание к юным железнодорожникам XXI века. Капсула будет

вскрыта в год столетия открытия движения поездов по детской железной дороге – в 2055 году.

Рядом с мемориальным камнем, под которым находится капсула, установили арку пионеров. По бокам арки находятся статуи мальчика и девочки. У мальчика в правой руке находится горн с красным вымпелом, на котором изображена эмблема пионерской организации. Девочка вскинула руку в салюте, означающем «Будь готов! Всегда готов!» – эта фраза являлась девизом всех пионеров.

МУЗЕЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Идея создания музея появилась давно – после строительства нового здания в 1974 году. Материал подбирали постепенно, и в 1980-е годы в выставочном зале имелось много интересных экспонатов, которые сохранились до сегодняшнего дня.



В музее Тульской детской железной дороги множество макетов и стендов, которые спроектировали и собрали сами юные железнодорожники



Идея создания музея появилась после строительства нового здания в 1974 г.



Значительное количество экспонатов музея – действующие макеты и модели

Значительное количество экспонатов музея – действующие макеты и модели. Например, модель двухсекционного электровоза НДЖД–001. Над его изготовлением под руководством Е. Д. Шалимова работали юные железнодорожники – И. Легоцкий, Л. Анашев. Модель была награждена медалями ВДНХ.

Также имеются модели первых паровых машин, первого паровоза, тепловоза ЩЭЛ–1, которые неоднократно занимали призовые места в городских выставках и дорожных соревнованиях моделистов-школьников.

В настоящее время музей Тульской детской железной дороги представляет собой собрание макетов и стендов, которые спроектировали и собрали сами юные железнодорожники. Особое место в нашем музее занимает величественное панно «История развития железнодорожного транспорта», выполненное художником Миляевым в стиле граффито.

В левом верхнем углу панно изображен первый в мире паровоз, построенный английским изобретателем Джорджем Стефенсоном в городе Петтоне в 1822 году.

Первые рельсовые дороги в России были построены в 1773 году на Знаменогорском руднике на Алтае по проекту Кузьмы Дмитриевича Фролова. Эти пути использовались для передвижения по ним при помощи конной тяги вагонеток, загруженных рудой. В дальнейшем железные дороги с конной тягой стали широко использоваться для перевозки пассажиров в специальных экипажах.

В центральной части панно изображены дети, охваченные стремлением к знаниям, к изучению современной техники. Они, не боясь трудностей, идут навстречу светлему прекрасному будущему!

В музее представлены экспонаты, отражающие историю и становление современной Тульской детской железной дороги с 1953 по 2025 годы. Здесь можно увидеть макеты станции Берёзки 1953–1974 и 1974–2010 годов, текст обращения пионеров 1979 года из «капсулы времени», множество информационных табличек, стендов и другое.

ТЕПЛОВОЗ ТУ2-126

В сентябре 2010 года возле локомотивного депо детской железной дороги установили в качестве памятника тепловоз серии ТУ2-126 «Быстрый», который проработал на детской железной дороге целых 40 лет!

Тепловоз ТУ2 предназначен для вождения пассажирских и грузовых поездов на узкоколейных железных дорогах. Тепловозы строились на Калужском машиностроительном заводе с 1955 по 1958 год. Всего было выпущено около 300 единиц. Несмотря на то, что тепловоз разработан в 1953 году, он и по сей день остаётся одним из лучших узкоколейных локомотивов, построенных в СССР.

Данные тепловозы удачно сконструированы, они надёжны в эксплуатации и удобны в обслуживании. Именно благодаря тому, что тепловоз ТУ2 по конструкции и внешнему сходству напоминает магистральные тепловозы широкой колеи, он был принят в эксплуатацию в качестве учебного локомотива на детские железные дороги.

Серия двигателей тепловозов ТУ2 ведёт свою родословную от довоенного дизеля В2 танка Т-34. Такие двигатели применяются в различных областях техники – как главные и вспомогательные двигатели на судах, для привода буровых установок, насосных и компрессорных агрегатов, в составе дизель-электростанций, в военной технике, а также на железной дороге в тепловозах ТГМ1, ТГМ23, ТУ2, ТУ7 и во многих путевых машинах.



Тепловоз серии ТУ2-126 «Быстрый» установлен в сентябре 2010 г. в память о его служении железной дороге



Паровоз серии Эр

ПАРОВОЗ СЕРИИ Эр

В 2012 году возле первого стрелочного поста на вечную стоянку «приехал» паровоз серии «Эр», построенный на заводе Цегельского в Познани в начале 1950-х годов. Это последняя модификация серии Эр (реконструированный). Строились с 1946 по 1957 год для СССР на заводах Польши, Чехословакии, Венгрии и Румынии.

Эти простые, сильные и быстрые паровозы работали почти весь XX-й век и сыграли важную роль в победе Советского Союза во Второй мировой войне.

По словам работника ремонтного локомотивного депо Узловая, над приведением паровоза в порядок узловские специалисты трудились почти три недели. Главный инженер Сергей Мельников, непосредственный участник восстановления исторического облика паровоза, рассказал:

«Мы изучали специальную литературу, фотографии, нашли, как выглядела машина, как покрашена».



Макет паровоза Черепановых
установлен в 2013 г.

ПАРОВОЗ ЧЕРЕПАНОВЫХ

Паровоз Черепановых – первый паровоз, построенный в России. Его конструкцию придумали Ефим Черепанов и его сын Мирон в 1833 году в Нижнем Тагиле. В августе 1834 года паровоз был построен и испытан, на два года опередив постройку первого паровоза в Германии. Наш паровоз выгодно отличался от зарубежных оригинальными конструктивными решениями. В 1835 году в «Горном журнале» была опубликована статья с описанием паровоза Черепановых:

«Сухопутный пароход, ими устроенный, ходит ныне в обе стороны по нарочно приготовленным на длине 400 сажень (853,5 м) чугунным колёсопроводам. Пароход их неоднократно был в действии и показал на деле, что может возить более 200 пуд (3,3 тонны) тяжести со скоростью от 12 до 15 вёрст в час (13 — 16 км/ч). Самый пароход состоит из цилиндрического котла длиной 5½ футов (1676 мм) диаметром 3 футов (914 мм) и из двух паровых лежачих цилиндра длиной 9 дюймов (229 мм), в диаметре 7 дюймов (178 мм)».

Оригинальных чертежей паровозов не сохранилось, остались только несколько рисунков, выполненных племянником Черепановых с натуры.

Для Тульской области в локомотивном ремонтном депо станции Узловая было построено четыре макета паровоза Черепановых. Первый находится в депо Узловая, второй – в экспозиции на станции Венёв, третий – в Ясногорске. А четвёртый **в 2013 году** установлен возле учебного корпуса детской железной дороги в Новомосковске, как подарок ОАО «РЖД» Тульской детской железной дороге.

АЛЛЕЯ ВЫПУСКНИКОВ

29 августа 2019 года начальником Московской железной дороги Глазковым Михаилом Олеговичем и главой муниципального образования город Новомосковск А. Е. Пророковым было посажено первое дерево в честь 60-летия Московской железной дороги. Так родилась Аллея выпускников Тульской детской железной дороги.

С этого года началась славная традиция: выпускники, поступившие в РУТ (МИИТ), сажают на аллее тую и устанавливают табличку со своими именами и фамилиями.

В 2025 году на нашей аллее 11 деревьев, надеемся, что в будущем число поступивших в Российский университет транспорта будет увеличиваться и аллея тоже вырастет!



Аллея выпускников Тульской детской железной дороги основана в 2019 г.



Перенос памятника В. И. Ленину с улицы Маяковского

ПАМЯТНИК В. И. ЛЕНИНУ

22 декабря 2022 года на территории детской железной дороги появился ещё один исторический объект – здесь установили памятник В. И. Ленину, перенесённый с улицы Маяковского.

Инициатива по переносу памятника была выдвинута Александром Федоровичем Потапенко, заместителем начальника Московской железной дороги по Тульскому региону. Реставрационными работами занималось Российское военно-историческое общество.

Дата открытия памятника была выбрана не случайно – накануне 100-летия со дня образования СССР.

Открытие памятника произошло в торжественной обстановке. Пришло много людей. Звучали советские песни. На открытии выступили А. Ф. Потапенко и глава муниципального образования город Новомосковск А. Е. Пророков.



Памятник В. И. Ленину установлен на территории детской железной дороги в 2022 г.

НАГРАДЫ ТУЛЬСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

17 августа 1981 года Тульской детской железной дороге было присвоено почётное звание «Образцовое внешкольное учреждение».

В 2010 году детская железная дорога стала Лауреатом VI Национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая Колесница» в номинации «За заслуги в воспитании и профессиональном обучении молодежи». Для получения награды в Москву ездила делегация во главе с Анатолием Александровичем Никитиным – начальником детской железной дороги в 2010-2018 годах.

Тульская детская железная дорога награждена медалью и грамотой Президента Российской Федерации В. В. Путина: «За значительный вклад в подготовку и проведение XXII Олимпийских зимних игр и XX Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи».

Тульская детская железная дорога имеет множество благодарственных писем и дипломов, самые значимые из них:



Диплом за победу в творческом конкурсе по культуре безопасности



Диплом за участие в финальной игре корпоративной интеллектуальной молодёжной лиги



Благодарственное письмо за активную поддержку участия детей в I детском экологическом конкурсе «Эколог – профессия важная»

Благодарность за помощь в организации и проведении Детского экологического фестиваля «Экология в твоих руках!». 2022 г.

ТВОИ ЛЮДИ, ДОРОГА!

Начальники детской железной дороги



**Казакова Мария Петровна –
1954–1960 годы**

Была первым начальником детской железной дороги. Шесть лет она проработала в этой должности, закладывала основы работы детской железной дороги. Находясь на заслуженном отдыхе, принимала активное участие в жизни детской железной дороги, являясь наставником подрастающего поколения.

**Шалимов Евгений Дмитриевич –
1960–1985 годы**

Ветеран железнодорожного транспорта, заслуженный работник Просвещения РСФСР. Около 40 лет отработал на транспорте, из них более 20 лет на детской железной дороге в должности начальника.



**Чернятин Иван Егорович –
1985–1991 годы**

Большую часть своей трудовой деятельности проработал в Новомосковском отделении МЖД. Перед тем, как прийти на детскую железную дорогу в 1985 году, работал в должности начальника отдела труда и заработной платы.



В. В. Васильева с юными железнодорожниками

**Васильева
Вера Васильевна –
1991–2010 годы**

Свою трудовую деятельность начала на детской железной дороге в 1977 году в должности инструктора по локомотивному хозяйству. В. В. Васильева работала на детской железной дороге в должности начальника с 1991 года по 2010 г.

**Никитин
Анатолий
Александрович –
2010–2018 годы**

Большую часть своей жизни А. А. Никитин проработал машинистом. В 1986 году А. А. Никитина наградили медалью «За трудовую доблесть». В 1995 году его назначили машинистом-инструктором и в этом же году удостоили знака «Почётный железнодорожник». 8 лет был в должности начальника детской дороги.



А. А. Никитин, начальник детской железной дороги в 2010-2018 годах, с юными железнодорожниками

Трофимов Александр Юрьевич – 2018–н.в.

Начал свою трудовую деятельность в депо «Новомосковск». На станции Урванка работал помощником машиниста тепловоза, машинистом тепловоза, машинистом-инструктором тепловоза, заместителем начальника депо по эксплуатации. После объединения депо «Узловая» и «Новомосковск» в 2009 году продолжил работать заместителем начальника депо по эксплуатации. В 2012 году был назначен начальником депо. В 2014 года вновь пришел работать машинистом тепловоза. В 2018 году был назначен начальником Тульской детской железной дороги.

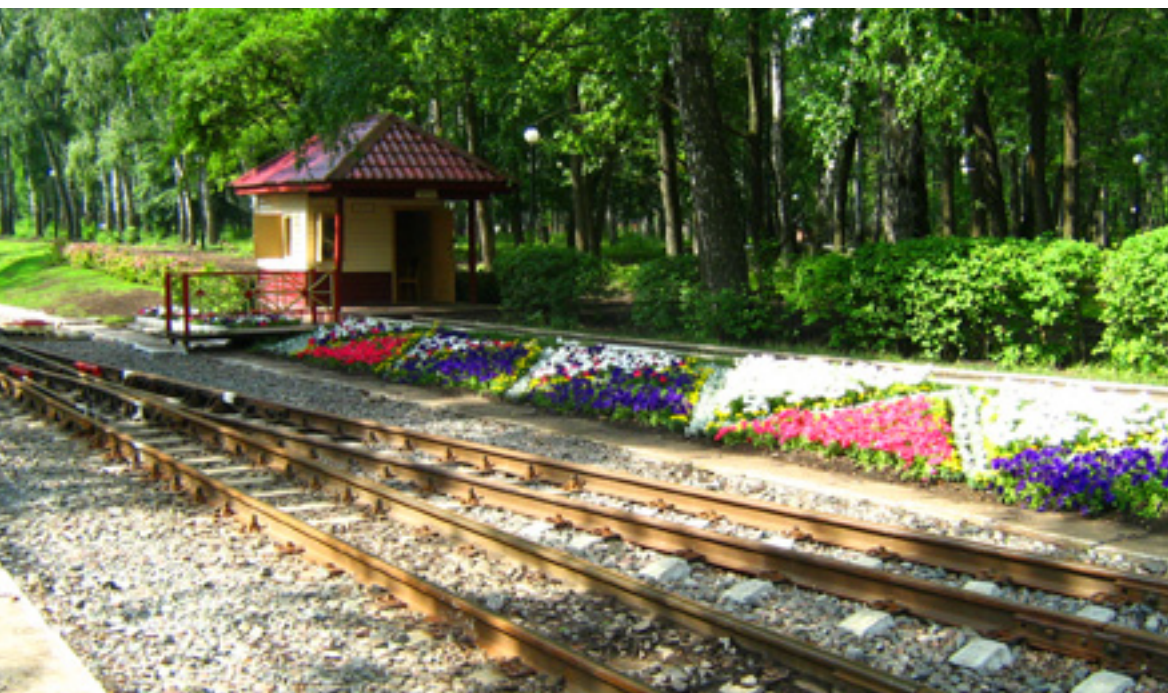


За вклад в развитие и постоянное совершенствование детской железной дороги мы говорим всем, кто руководил малой магистралью, огромное спасибо!

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Оглядываясь назад, на пройденный путь, мы с гордостью говорим, что Тульская детская железная дорога стала не только транспортным объектом, но и образовательным центром, где дети и подростки получают ценные знания, развивают свои таланты и обретают верных друзей.

Как и локомотивы, устремлённые к горизонту, юные железнодорожники полны энтузиазма и стремятся к новым вершинам. Их увлечённые лица и горящие глаза – это залог того, что у детской железной дороги есть блестящее будущее!



СОДЕРЖАНИЕ

ВСТУПЛЕНИЕ	3
ВЕЛИКИЙ ИНИЦИАТОР И ЭНТУЗИАСТ	4
НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА	6
ОТКРЫТИЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	8
НАРОДНАЯ СТРОЙКА!	12
МЫ РАЗВИВАЕМСЯ В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ!	
Хроника основных событий детской железной дороги .	14
РЕКОНСТРУКЦИЯ 2010–2012 годов	16
ОТКРЫТИЕ 2.0	18
ОЛИМПИЙСКИЙ ОГОНЬ НА ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ! ...	19
ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК	24
ВАГОННЫЙ ПАРК	25
НАША ЖИЗНЬ!	27
ПРОЦЕСС ОБУЧЕНИЯ	28
КРУЖОК РОБОТОТЕХНИКИ	29
КРУЖОК «ЮНЫЙ ЭКСКУРСОВОД»	30
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОВЕТА ЮНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ	30
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ	
ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	31
«ОБРАЩЕНИЕ ЧЕРЕЗ ГОДЫ»	32
МУЗЕЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	33
ТЕПЛОВОЗ ТУ2-126	34
ПАРОВОЗ СЕРИИ Эр	35
ПАРОВОЗ ЧЕРЕПАНОВЫХ	36
АЛЛЕЯ ВЫПУСКНИКОВ	36
ПАМЯТНИК В. И. ЛЕНИНУ	37
НАГРАДЫ ТУЛЬСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	38
ТВОИ ЛЮДИ, ДОРОГА!	
Начальники детской железной дороги	40
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	42

