

70 лет (1953) со дня введения в строй Новомосковской детской железной дороги, в настоящее время Тульская детская железная дорога в г. Новомосковске.

Инициатором строительства **детской железной дороги** в городе Сталиногорске Тульской области выступил в 1953 году директор комбината «Москвоуголь» (позже – заместитель министра угольной промышленности СССР) Дмитрий Георгиевич Оника – человек, сделавший как никто много для развития города.

В мае 1953 года в Сталиногорск по распределению был направлен выпускник Московского института инженеров транспорта (МИИТ) Павел Усков. Он и был назначен главным инженером проекта ДЖД. В помощь ему были приданы ещё два недавних выпускника – Олег Семёнов и Тамара Решетникова. Для всех троих детская железная дорога стала первой серьёзной самостоятельной работой. Вначале их фантазии не было предела: на дороге хотелось построить все сооружения, какие только встречаются на «большой» железной дороге. Но после ознакомления с местностью от этого проекта пришлось отказаться – надо было вписаться в территорию парка, с трёх сторон ограниченную существующей застройкой, а с четвёртой – железнодорожной линией. В итоге проект ДЖД упростился до кольца длиной около двух километров с двумя сквозными станциями – Берёзки и Дубки. (Свои незатейливые названия станции получили оттого, что рядом с одной из них находилась берёзовая роща, а с противоположной стороны кольца, у второй станции – дубрава.)



15 июня 1953 года директором комбината «Москвоуголь» был издан приказ о начале строительства ДЖД. Все работы поручалось выполнить строительным подразделениям комбината, а начальником строительства был назначен Л. Мисропов. К концу года стройка была завершена, и **21 декабря 1953 года по детской железной дороге прошёл первый поезд**. Провели его взрослый машинист Александр Коновалов и юный машинист Миша (к сожалению, его фамилию история до нас не донесла).

Немного поработав, детская железная дорога закрылась до весны. Весной 1954 года было построено кирпичное локомотивное депо на станции Берёзки, устранены просадки насыпи, и дорога снова заработала. Но, к сожалению, собственное детище стало обузой для комбината, а передать объект из одного министерства в другое в те годы было непросто. Вопрос решался на самом высоком уровне. 17 декабря 1954 года Председателем Совета министров СССР было подписано распоряжение о передаче находящейся на балансе Министерства угольной промышленности СССР детской железной дороги в подчинение Министерства путей сообщения СССР. Уже на следующий день министр путей сообщения издал приказ о приёме дороги и назначении её начальником Марии Петровны Казаковой. С этого дня Сталиногорская ДЖД получила новое, несколько корявое, название – Малая Московско-Курско-Донбасская железная дорога.

26 мая 1955 года детская железная дорога открылась вновь, но уже в подчинении МПС. И, как ни странно, именно этот день официально считается теперь днём рождения Новомосковской ДЖД. Предыдущие полтора года существования дороги в подчинении другого министерства как бы вычеркнуты из официальной истории (хотя сами её сотрудники об этом периоде, к счастью, не забывают).

В 1955 году дорога располагала двумя паровозами 159-121 и 159-556 (оба построены Подольским заводом в 1935 и 1938 году, соответственно) и тремя-четырьмя деревянными

4-осными пассажирскими вагонами. Движение поездов регулировалось электрожелезнодорожной системой, в качестве сигнальных устройств использовались семафоры.

В том же 1955 году началось благоустройство территории, по которой проходит ДЖД. На месте находившегося в центре парка оврага были созданы каскадные пруды и плавательный бассейн с вышками для прыжков в воду. С тех пор детский парк стал излюбленным местом отдыха горожан. Но главной достопримечательностью парка является находящийся в нём ручеёк – исток великой русской реки Дон.

В 1960 году началось переоснащение парка подвижного состава детской дороги. На смену устаревшим паровозам серии 159 пришёл паровоз Гр-211, полученный из Эстонии. Вместо старых пассажирских вагонов поступило семь вагонов РАFAWAG и одна грузовая платформа. Что стало со старым подвижным составом – выяснить пока не удалось, но есть все основания полагать, что он был списан и сдан в металлолом почти сразу после получения нового.

В связи с переименованием города в Новомосковск, ДЖД в 1961 году переименована, соответственно, в Новомосковскую детскую железную дорогу. 1970 год ознаменовался переходом Новомосковской ДЖД с паровой тяги на тепловозную. Паровоз Гр-211 был списан, а взамен дорога получила тепловоз ТУ2-241 с Тула-Лихвинской узкоколейки и тепловоз ТУ3-003 из Паневежиса. (Здесь следует сделать маленькое отступление. Нам встречалось упоминание о передаче на Новомосковскую ДЖД тепловоза ТУ3-034, а не ТУ3-003. Но поскольку никаких подтверждений этому факту в других источниках нам найти не удалось, мы оставляем его под большим сомнением.)

Год спустя, после окончания сезона 1971 года, тепловоз ТУ3-003 был передан на Ярославскую ДЖД, а вместо него поступил тепловоз ТУ2-126. Этим обеспечивалось единообразие типов подвижного состава как на Ярославской, уже имевшей к тому времени один тепловоз ТУ3, так и на Новомосковской ДЖД.

В 1972 году 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 до сих пор переводятся 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, при этом сам переезд стало возможным сделать неохраняемым.

В том же году платформа Дубки в честь 50-летия Всесоюзной пионерской организации была переименована в Пионерскую.

В 1974 году на станции Берёзки был построен новый учебно-производственный корпус.

Через пять лет, в 1979 году, на юго-востоке дороги был организован новый отдельный пункт – платформа Юннатская. Своё название она получила из-за расположенного неподалёку сада и дендрария.

В 1985 году выработавшие свой ресурс вагоны РАFAWAG были заменены четырьмя вагонами ПВ51 Демиковского завода, выпущенными в 1979 году. В дополнение к носившим имена собственные тепловозам (ТУ2-126 – «Быстрый», ТУ2-241 – «Ветерок») именными стали и вагоны. Причём, название было присвоено не поезду в целом, а каждому вагону в отдельности. Первый вагон поезда названия не имеет, второй – «Орлёнок», третий – «Чебурашка», четвёртый – «Экскурсионный». Насколько нам известно, это единственный в своём роде случай.

Кстати, процесс доставки подвижного состава на Новомосковскую ДЖД весьма интересен сам по себе. Железнодорожные платформы колеи 1520 мм с погруженным на них

узкоколейным подвижным составом выводятся на перегон между станцией Урванка и платформой Московская. На участке, где путь детской железной дороги проходит параллельно пути колеи 1520 мм, подвижной состав с помощью железнодорожного крана перегружается с платформ прямо на ДЖД. Расстояние между путями узкой и широкой колеи в этом месте всего несколько метров, и с технической точки зрения такая операция не представляет особой сложности. Но, обратите внимание – происходит всё это не на подъездном пути, а прямо на электрифицированном перегоне!

А вообще, этот участок, где можно увидеть идущие по соседним путям поезда – детский и взрослый, придаёт особый колорит Новомосковской ДЖД. Такое можно было встретить лишь здесь, да на Малой Октябрьской. Но после закрытия движения по северному участку МОЖД – теперь только в Новомосковске.

Весной 2005 года, в рамках подготовки к празднованию 50-летия дороги, рассматривался, в частности, и вопрос обновления подвижного состава. Так, например, планировался обмен тепловозами с Кратовской ДЖД: только что отремонтированный кратовский тепловоз ТУ2-129 должен был поступить на Новомосковскую ДЖД, а ТУ2-126 – отправиться на капитальный ремонт, после которого – на Кратовскую ДЖД. Но ТУ2-129 в Новомосковск так и не поступил (осенью 2005 года он вернулся на Кратовскую ДЖД).

В то же время, вагонный парк Новомосковской ДЖД был обновлён за счет старых вагонов Кратовской ДЖД, ставших ненужными после получения новых. Вагоны прошли капитальный ремонт в вагонном депо Орехово-Зуево по проекту НПО «Полёт» (г. Обнинск), 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.

В сентябре 2010 году Новомосковская ДЖД получила тепловоз ТУ10-002 и несколько пассажирских вагонов Камбарского машиностроительного завода. Вскоре тепловоз ТУ2-126 был отставлен от работы. После косметического ремонта он должен стать памятником на территории ДЖД. 7 ноября 2012 года на дорогу прибыл ещё один ТУ10 – с номером 018. По некоторым данным, ТУ2-241 в тот же день был отправлен на Кратовскую ДЖД.

В 2011 году на ДЖД прошла большая реконструкция, завершившаяся в 2012 году открытием многофункционального корпуса Тульской детской железной дороги Новомосковска. Открытие этого корпуса – завершающий этап масштабной реконструкции, проводившейся на детской железной дороге с 2009 года.

За это время здесь практически полностью обновлена железнодорожная инфраструктура, проведена реконструкция высоких пассажирских платформ на станциях Берёзки, Исток Дона и Парковая с установкой навеса и устройством кассы, полностью заменены тепло- и водоснабжение, сети канализации на станции Березки, реконструировано локомотивное депо, построен новый ангар для отстоя вагонов.

Открытие нового многофункционального корпуса позволило проводить обучение юных железнодорожников в едином учебном комплексе, использовать в учебном процессе современные технические средства и тренажеры. В настоящее время здесь обучаются более 1200 юных железнодорожников - учащихся 5-11 классов школ Тульской области. Ребята осваивают основные железнодорожные профессии – машинист локомотива, монтер и бригадир пути, дежурный по станции, поездной диспетчер, проводник вагонов и начальник поезда. За время летней практики ребята перевозят более 26 тысяч пассажиров.

За время работы детской железной дороги около 4 тысяч учащихся стали студентами железнодорожных учебных заведений. Сегодня многие из них работают на предприятиях железнодорожного транспорта.

Благоустраивается и территория вокруг ДЖД. Посетители Детского парка уже смогли по достоинству оценить многочисленные красочные клумбы; большой популярностью у малышей пользуются фигуры сказочных героев на территории дороги: Кошечка, Бабы-яги, Маши и Медведя, Гномика и Лошадки.

Для того, чтобы ребята могли не только на словах узнать об истории железнодорожного сообщения, но и увидеть её своими глазами, из Подмосковья привезли и установили на территории ДЖД старый паровоз серии ЭР, выпускавшийся советской промышленностью в 20-30-е годы XX века. Собственно, паровоз стал памятником самому себе, поскольку это не макет, а настоящий локомотив с паровым двигателем. Его безвозмездно передали Тульскому отделению МЖД железнодорожники подмосковного Подольска. До местного депо «ветеран» весом более 80 тонн добрался без труда, а дальше его пришлось разобрать на четыре части и уже при помощи тягачей доставить в Детский парк, который и опоясывает двухкилометровым кольцом рельсов одна из самых известных в стране детских железных дорог. Части собрали в единое целое и установили под сенью берез. Как отметил заместитель начальника МЖД по нашему региону Александр Потапенко, чести вечно стоять на запасном пути паровоз ЭР удостоился за многолетнюю работу. Десятки миллионов тонн грузов было перевезено им и его братьями-близнецами как в мирное созидательное время, так и в годы военного лихолетья.

Детская железная дорога является постоянным участником и победителем сетевых слетов юных железнодорожников. В 2008 году Новомосковская детская железная дорога вошла в десятку лучших детских железных дорог России.