



СВЕТЛАНА БЕЛЬСКАЯ

К 85-летию детской железной дороги в Подлипках

Будем строить железную дорогу от коммуны до станции. И сами, ребята, будем её обслуживать. Поняли? – Поняли!

– Мустафа будет машинистом.
– Коляка – кондуктором.
– А я стрелочником.

Из к/ф «Путёвка в жизнь», 1931 год.

Индустриализация и «волшебная сила искусства»

1 июня 1931 года в СССР состоялась премьера первого отечественного звукового художественного фильма. В основу сюжета драмы о малолетних правонарушителях легла история создания Трудовой коммуны ОГПУ №1 (Болшевской трудовой коммуны). Фильм получил международное признание, завоевал огромную зрительскую любовь и не сходил с экранов страны в течение нескольких лет.

Советские мальчишки перепевали песни киногероев и придумывали свои: «Мустафа дорогу строил, Коляка Свист по ней ходил...» Тогда же в СССР появились и первые железные дороги, построенные подростками – ровесниками Коляки и Мустафы. Согласно информации с сайта <https://ru.wikipedia.org>, первая такая дорога была проложена комсомольцами Москвы в 1932 году в парке культуры и отдыха им. Горького.

Нельзя утверждать, что строительство детских железных дорог (ДЖД) стало прямым следствием выхода на экраны «Путёвки в жизнь». Однако популярность фильма, последовательность событий (кинопреьера – 1931 г., устройство железной дороги в парке им. Горького – 1932 г.), сходство сюжетов кино и жизни (сцена, в которой начальник коммуны Сергеев договаривается с ребятами о строительстве – будто разработка концепции будущих ДЖД) свидетельствуют в пользу того, что «волшебная сила искусства» всё же способствовала рождению нового явления. В то же время, в годы первых пятилеток, в условиях экономического подъёма и промышленного строительства интерес подростков к техническому творчеству был очень высок и поддерживался на государственном уровне. Так, «путёвку в жизнь» детским железным дорогам дали нарком путей сообщения Л.М. Каганович и академик В.Н. Образцов, одобрившие их массовое строительство после открытия ДЖД в Тифлисе в 1935 году.

Железная дорога в парке Горького просуществовала до конца 1930-х, была закрыта и забыта. Сегодня первой в СССР и в мире считается Тбилисская ДЖД, а первой в России – Красноярская, построенная в 1936 году. В перечне дорог, сохранившихся и утраченных, представленном на сайте dzd-ussr.ru и в популярной Википедии, не упоминается детская железная дорога, существовавшая в посёлке Калининском Мытищинского района.

«Под Москвой на станции Подлипки интересно живут пионеры»

Долгое время основным источником информации о нашей детской железной дороге были свидетельства старожилов города, чьё детство пришлось на 1930-е годы. Воспоминания этих людей в разные годы были напечатаны в краеведческих изданиях и на страницах городских газет.

В 1978 году в «Калининградской правде» впервые (краеведческие рубрики «Край родной», «Наше наследие» появились в 1980–1990-х гг.; страница



Секция стрельбы из лука.

«Былое и думы» – в 1996 г.) вышел цикл публикаций, посвящённых истории города. Это были не исследовательские материалы, а рассказы калининградцев о зарождении и становлении города, формировании городского здравоохранения и образования, жизни людей в годы войны. В числе тех, кто поделился тогда с читателями своими воспоминаниями, был А. Зайцев. В очерке, посвящённом родной школе, автор написал: «Рядом с клубом, вдоль спортивной площадки старшекласниками была проложена детская железная дорога... Здесь «бегал» электровагон, на котором строители катали школьную пионерку».

В 1998 году о ДЖД написала краевед Л.К. Бондаренко. Очерк под названием «Подлиповская мозаика» был посвящён Ивану Алексеевичу Федосееву, одному из строителей детской же-



Фото из публикации о ДЖД в Подлипках в газете «Известия» от 5 ноября 1933 года.

«Путёвка в жизнь»

лезной дороги и первому машинисту собранного руками подростков электровагона. Текст сопровождался фотографией главных строителей – Вани Федосеева, Пети Панова и Васи Мирнова. В 2005-м очерк Л.К. Бондаренко вошёл в сборник «Былое и думы», а фотография из личного архива И.А. Федосеева послужила иллюстрацией к воспоминаниям В.А. Боголюбова, опубликованным в книге Л.К. Бондаренко, Р.Д. Позамантир «От пушечных залпов – до космических стартов».

Сын питерского рабочего В.А. Боголюбов вырос в Подлипках, участвовал в строительстве детской железной дороги, и память о её открытии сохранил на всю жизнь как самое яркое впечатление детства: «В 1935 г. её открыли. И тут же появились статьи о нашей детской железной дороге в «Правде», «Известиях», «Комсомольской правде». По воспоминаниям И.А. Федосеева, открытие ДЖД состоялось также в 1935 году, осенью.

Несколько лет назад 1935-й год поставил под вопрос краевед Е.А. Рыбак. Будучи родом из Тбилиси, он интересовался детскими железными дорогами и нашёл в Российском Государственном архиве ки-

но- и фотодокументов киножурнал «Пионерия» с сюжетом о детской железной дороге в Подлипках, датированный 1933 годом. Благодаря спонсорской помощи издательского дома «Космос», в 2013 году документ был оцифрован и в новом формате попал в Королёвский исторический музей.

Сюжет продолжительностью в 2,5 минуты начинается вступительным титром: «Под Москвой на станции Подлипки интересно живут пионеры». Далее показана работа детской технической станции, кружков рисования, вышивания, стрельбы из лука.



Кружок вышивания в пионерском клубе.

Второй эпизод посвящён открытию детской железной дороги: посадка пассажиров в вагончик, провода и отправление, мальчик-машинист ведёт поезд по железной дороге, вид из окна электровагона.

За прошедшие пять лет сюжет из «Пионерии» использовался в нескольких музейных проектах и мероприятиях. Стоп-кадры из киножурнала появились в Интернете. Однако найденный кинодокумент не только вызвал интерес горожан к теме детских железных дорог, но и обнаружил расхождение в источниках по поводу даты открытия ДЖД в Подлипках: свидетельства очевидцев указывали на 1935 год, кинохроника – на 1933-й.

ребята озорничали, врывались в помещение, где шёл спектакль для взрослых, и тушили свет». Человеком, сумевшим организовать «бузотёров» и «папиросников» и направить их энергию в мирное русло, стал Михаил Михайлович Протопопов. В помещении пионерского клуба на улице Молотова (сейчас – улица Гагарина) он организовал технический кружок, куда вначале пришли заниматься 13 мальчиков. К слову, на 1933 год приходится массовое открытие внешкольных учреждений, в том числе технической направленности, чему способствовало постановление Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 декабря 1932 года «О мероприятиях по развёртыванию внешкольной работы среди детей в 1933 г.».

Под руководством М.М. Протопопова подростки осваивали токарные станки, столярные и слесарные инструменты, занимались моделированием: изготавливали ветряные двигатели, глассеры и самолёты.

Сами сделали пушку, способную стрелять. Вскоре кружок вырос в детскую техническую станцию, в которой занималось около 70 человек.

Летом 1933 года М.М. Протопопов предложил ребятам построить настоящую электрифицированную железную дорогу, сам разработал проект и руководил строительством. Главным прорабом назначили Васю Мирнова. Имена и фамилии других мальчишек, участвовавших в строительстве, привожу так, как они указаны в «Комсомольской правде»: Ваня Федосеев, Пяня Лебедев, Шура Васильев, Юра Смыслов, Витя Крестьянинов, Петя Панов.

«Вблизи от Пионерского клуба построили сарай, сделали насыпь из песка и гравия, вручную укладывали железнодорожное полотно. Рельсы дали на заводе №8. Ещё в то время, когда строились цеха, была проложена узкоколейка от песчаного карьера до стройплощадки. По рельсам бегал паровозик с грузовой платформой. Эту узкоколейку и решили использовать».

Электровагон выдержал испытание

Согласно информации из газет, строительству детской железной дороги в Подлипках предшествовало хулиганское поведение подростков. «В свободное от школы время



Кадр из фильма «Путёвка в жизнь». Начальник коммуны Н. Сергеев вместе с воспитанниками следит за игрушечным паровозиком, бегущим по железной дороге..