



# КРАЙ РОДНОЙ



## ДЕТСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

По поводу протяжённости детской железной дороги в источниках есть расхождения. По свидетельствам старожилов, дорога имела протяжённость 250 м, а в «Известиях» и «Комсомольской правде» 1933 года речь идёт о 100-метровом полотне. Учитывая, что корреспонденты готовили свои материалы по горячим следам, в газете, вероятнее всего, указана более точная информация. По воспоминаниям А. Зайцева, дорога располагалась во дворе школы №1 (на месте старого здания в 1989 году выстроено новое), «вдоль спортивной площадки». В.А. Боголюбов указывал конечные пункты ДЖД: пионерский клуб и клуб завода имени Калинина (клуб ЗИК).

Строительство длилось с 26 июля по 2 ноября. Электровоз подростки собирали сами. Кузов сделали из досок и брусьев, обшили фанерой и покрасили масляными красками. Чёрно-белые фотографии не передают цвета, но из публикаций известно, что электровоз был желто-красным.

Мотор, тележку, шестерни, колёса взяли из заводского утильсырья. С материалами для строительства помог «коммунист Лановский, помощник директора завода».

По воспоминаниям Ивана Алексеевича Федосеева, электровоз был устроен просто, но работал безотказно: «Двигатель трёхфазного тока, бронзовые подшипники заделаны в деревянные стойки, один рубильник, никаких реостатов». Из газет 1933 года мы узнаём, что в процессе работы у юных техников возникли сложности с токоприёмником, пришлось объявить конкурс на лучшую его конструкцию.

Отмечу, что помимо подлиповской в СССР существовало только три электрифицированные детские железные дороги: в парке Горького в Москве (1932 г.), в Ужуре (1951 г.) и в Донецке (1936 г.). Ни одна из них не сохранилась (<http://dzd-ussr.ru>).

2 ноября 1933 года состоялся пробный пуск электровоза в Подлипках (в посёлке Калининский Мытищинского района). Первым вагоновожатым стал Ваня Федосеев. В тот день не обошлось без казуса: обледенели рельсы. Пришлось посыпать их песком. Но конструкция вагона и его сборка оказались безупречными. «Электровоз выдержал испытание» – так называлась заметка в газете «Известия». О подлиповских ребятах написали «Правда» и «Комсомолка». Большой материал вышел в «Пионерской правде».

Юные техники не собирались останавливаться на достигнутом. «Михаил Михайлович предложил ребятам построить детский парк культуры и отдыха: в лесу выкопать пруд, чтобы можно было испытывать модели паровозов, моторных лодок, подводных кораблей... Планировали сделать эстакаду и водяную модель Днепрогэса, вышку с парашютом... А к 1 Мая построить летающий дирижабль!»

Была задумка расширить и железнодорожное хозяйство. Электровоз, а точнее электромотриса (электропоезд, состоя-

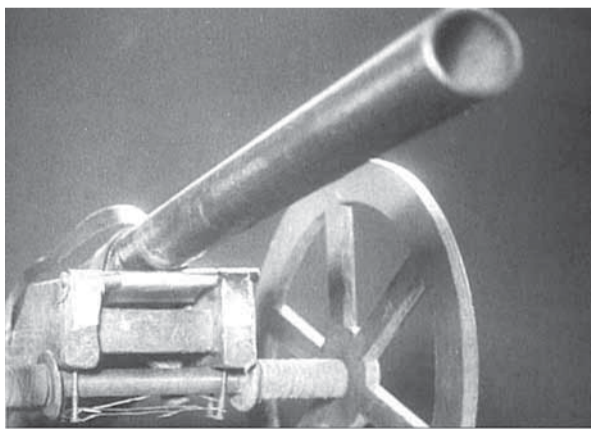


Ветряной двигатель, собранный руками подростков, был установлен на крыше пионерского клуба.

щий из одного моторного вагона с кабинами машиниста), вмещал в себя 20 человек, но желающих прокатиться мальчишек и девочек всегда набиралось много, поэтому к весне 1934 года планировали собрать двухмоторный электровоз с двумя вагонами.

Сложно сказать, все ли замыслы были воплощены в жизнь, но из воспоминаний А. Зайцева известно, что «на спортивной площадке клуба запускались авиамодели и испытывались самодельные автомобили. На созданных своими руками машинах старшие пионеры выезжали на праздничные демонстрации».

Относительно детской железной дороги планы М.М. Протопопова и мальчишек так и не осуществились. Человеческая память избирательна, поэтому в воспоминаниях участников событий осталось



Пушка, собранная под руководством М.М. Протопопова руками подростков.

только хорошее. Точной информации, когда и почему ДЖД прекратила своё существование, пока найти не удалось, хотя некоторые подробности этой истории раскрыла интересная целая полоса публикация в «Комсомольской правде» от 21 ноября 1933 года...

### Утренник, который не состоялся

17 ноября 1933 года в клубе завода имени Калинина должен был пройти утренник, посвящённый встрече с юными строителями электровоза. А 21 ноября в «Комсомольской правде» вышла статья под названием «Утренник, который не состоялся...». Корреспонденты газеты, прибывшие по редакционному заданию в посёлок Калининский, застали следующую картину:

«...В рабочем клубе чинно сидели дети, большинство – девочки... Взрослых не было. На сцене разгрызали пьеску. Мы осмотрелись. В воздухе не пахло утренником, посвящённым технической станции. Не было даже соответствующего оформления, как это обычно принято делать».

Туда ли мы попали? И где же мальчишки, которые строили электровоз?

– Они все ушли, – сконфуженно шепнула одна из школьниц (на щеках у неё были пунцовые пятна), – они свистели и ушли...

Мы вышли из зала. В коридоре мы увидели ватагу расстроенных пионеров. У них гневно прыгали брови. Маленький старик с длинным носом плакал. Это был десятилетний пионер Пенька Лебедев, один из ярых энтузиастов – строителей электровоза, тоже плакал. В руках у него был скомканный рапорт.

– Что случилось? Куда вы идёте?

– К себе! Идите с нами, мы вам всё расскажем...

– Почему вы расстроены? – спрашиваем старика.

– Нашу техническую станцию затирают, а меня хотят, наверное, выгнать. А я ночи не сплю из-за этого дела!

– Мальчик, не реви и покажи свою бумажку, – обращаемся к Пяне Лебедеву.

Утирая кулаком слёзы, он протягивает бумажку. Оказывается, он хотел выступить, но ему почему-то не дали. На бумажке каракулями написано:

«... До постройки поезда мы строили маленькие модели. Учились приспособляться к инструментам, но постепенно стали поговаривать о постройке настоящего электровоза. Ребята все согласились и радостно взялись. Было трудно, не было инструментов, материала, но благодаря нашей твёрдой инициати-



Пионерская электродорога. Вагон ведёт Боря Смыслов. («Пионерская правда». 23 ноября 1933 г.)

ве построили электровоз. Мы построили его, мы зажгли радостной энергией...»

Дальше рапорт был оборван. Что же случилось? Что взволновало и обидело детей?

Оказалось, что во время строительства железной дороги ни школа, ни пионерская организация не поддерживали ребят. Комсомольский комитет завода знал о затее юных техников только понаслышке, и «интернейшее дело, которое родилось в Подлипках, было беспризорным».

Зато «когда в Подлипки стали приезжать фотографы, инженеры, и даже какой-то писатель решил писать книжку о Михаиле Михайловиче и детях, взрослые

Они остались без политического влияния. Они стали бредить всем тем, чем бредил Михаил Михайлович. У некоторых мальчиков учебные отметки стали ниже, чем были. Некоторые перестали читать «Пионерскую правду». Стали смотреть с презрением на всех, кто не имеет отношения к технике...

...Тов. Лановский, помощник директора завода, обещал расставить всю эту историю, поставить вопрос на партийной ячейке. Комсомольцы спохватились и тоже обещали заняться детской технической станцией. Пионерская база обещала организовать новый утренник в честь постройки электровоза.

Были ли выполнены обещания, данные корреспондентам «Комсомольской правды», неизвестно. Предположу, что взрослые так и не договорились, кому взять на обслуживание детскую железную дорогу. И возможно, дело было не только и не столько в «чести» её строительства, сколько в бремени её содержания, решения повседневных вопросов, связанных с эксплуатацией, обеспечением безопасности



Занятия на детской технической станции. Резиномотор.

люди стали спорить, кому записать в баланс честь строительства электровоза. Школа ФЭД (фабрично-заводская десятилетка), которая раньше скептически относилась к техническому кружку, туда не заглядывала и говорила: «Чем игрушечками заниматься, лучше учись больше», стала твердить одно, Михаил Михайлович заявил, что все заслуги принадлежат ему, комсомольский комитет завода стал кричать, что Михаил Михайлович заразил детей «голым техницизмом», а вожатый пионербазы Тамбовцев даже заявил, что от старика пахнет вредителем...

Утренник был фактически сорван. Строители электровоза почему-то не получили слова. За кулисами шёл спор, а в коридоре плакал мальчик с рапортом...

Корреспонденты газеты возложили вину за случившееся на комсомольскую организацию, которая вовремя не пришла на помощь руководителю детской станции: «Юные техники оказались как бы на острове.

В любом случае, ДЖД требовала внимания и контроля со стороны взрослых людей. И одного энтузиазма со стороны М.М. Протопопова и детей было недостаточно.

Дольше других изданий следила за судьбой ДЖД в Подлипках «Пионерская правда». После большой публикации (на целый разворот!) под названием «Пионерская электродорога» от 23 ноября 1933 года в газете вышли ещё две заметки, в которых были названы имена нескольких юных техников, не упоминавшихся в других публикациях (у некоторых указаны только фамилии): Шура Рыжов, Боря Смыслов, Павлик Юсов, Дев, Стронков, Скворцов, Марков, Ягодкин.

Из этих заметок мы узнаём, что к XVII съезду партии подростки готовили точную модель детской технической станции и электровоза, а 11 декабря 1933 года ездили в редакцию газеты на встречу с юными техниками Москвы.

(Продолжение следует)