

65 лет!



Малая Октябрьская железная дорога

Санкт-Петербург, 2013 год



От автора

Малая Октябрьская (детская) железная дорога является единственным в Санкт-Петербурге и Ленинградской области центром по начальной профессиональной подготовке школьников на железнодорожные профессии.

Оснащение Малой Октябрьской позволяет ознакомить молодежь с современными железнодорожными технологиями, закрепить теоретические знания в период прохождения производственной практики. Работа на детской железной дороге дает детям возможность приобщиться к полезному труду, приучает их к дисциплине, ответственности за свои действия, работе в коллективе.

На некоторых должностях на ДЖД, таких как проводник вагона и ревизор, юным железнодорожникам приходится тесно общаться с посетителями дороги, в том числе и со взрослыми. Это способствует развитию навыков общения детей не только со сверстниками.

Ежегодно по окончании полного курса обучения, который составляет 4 года, до ста выпускников Малой Октябрьской железной дороги поступают в высшие и средние профессиональные учебные заведения железнодорожного транспорта. Около 80 % бывших юных железнодорожников успешно трудятся в структурных подразделениях ОАО «РЖД» на полигоне Октябрьской железной дороги и за ее пределами.

Некоторые из них занимают высокие руководящие посты.

Они выбрали профессию в детстве



Валинский Олег Сергеевич

Первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги (по технологической координации).

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1973 по 1975 годы.

Окончил Ленинградский техникум железнодорожного транспорта. Свою трудовую деятельность начал в 1980 году на станции Ленинград-сортiroвочный-Московский: работал приёмсдатчиком груза и багажа, начальником грузового района, заместителем начальника станции. Затем работал заместителем начальника отдела перевозок Санкт-Петербургского отделения дороги, начальником регионального агентства ДЦФТО Санкт-Петербургского отделения, первым заместителем начальника Санкт-Петербургского отделения, начальником Волховстроевского и Санкт-Петербург-Витебского отделений дороги.



Панков Андрей Николаевич

Заместитель начальника дороги по Санкт-Петербург - Витебскому территориальному управлению.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1969 по 1976 годы.

Любимая профессия на джд - ДСП и ДНЦ.

Свою профессиональную деятельность начал приёмсдатчиком груза и багажа на ст. Ручьи. После окончания в 1982 году ЛТЖТ им. Дзержинского работал ДСП станций Шушары, Ленинград-сортiroвочный-Московский, заместителем и начальником станции Санкт-Петербург-сортiroвочный-Московский, НОДН-2, начальником службы управления персоналом, первым заместителем и начальником Волховстроевского отделения дороги.



Кощев Борис Александрович

Заместитель начальника дороги - главный ревизор по безопасности движения.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1980 по 1984 годы.

Любимая профессия на джд - машинист тепловоза.

В 1988 году окончил ЛТЖТ им. Дзержинского, факультет «Электротяговое хозяйство». Трудовую деятельность начал помощником машиниста электровоза локомотивного депо Ленинград-сортiroвочный-Московский. После службы в армии работал помощником машиниста, машинистом электровоза, машинистом-инструктором ТЧ-7. Деятельность ревизора начал осваивать на Санкт-Петербургском отделении дороги: ревизор по безопасности движения по локомотивному хозяйству, заместитель главного ревизора, главный ревизор - заместитель начальника отделения дороги. Работал начальником локомотивного эксплуатационного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский Октябрьской дирекции тяги.





Сёмин Николай Сергеевич

Первый заместитель начальника службы технической политики Октябрьской железной дороги.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1990 по 1994 годы.

Любимая профессия на джд - поездной диспетчер.



После окончания в 2002 году ПГУПС на факультете «Электроснабжение электрифицированных железных дорог» работал электромехаником ремонтно-ревизионного участка ЭЧ Мга, начальником РРУ, главным инженером ЭЧ-14.



Кудров Роман Сергеевич

Начальник отдела по работе с органами власти Октябрьской ж. д.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1985 по 1988 годы.

Любимая профессия на джд – дежурный стрелочного поста, дежурный по станции.



После окончания в 1995 году ПГУПС на факультете «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте» работал на станции Кушелевка дежурным по парку, станционным диспетчером. С 1997 года – экономист I категории отдела по работе с органами власти, возглавил этот отдел.



Березовский Денис Викторович

Начальник Санкт-Петербург Витебского отдела Технологической службы.

Обучался на Малой Окт.ж.д. с 1984 по 1988 годы.

Любимая профессия на джд - проводник вагона, осматрщик вагонов, ДСП, машинист тепловоза.



После окончания ПГУПС в 1996 году по специальности «Локомотивы и локомотивное хозяйство» работал слесарем по ремонту тягового подвижного состава в локомотивном депо Санкт-Петербург-Варшавский, помощником машиниста и машинистом тепловоза, машинистом-инструктором локомотивных бригад. Исполнял обязанности заместителя локомотивного отдела Санкт-Петербург-Витебского

отделения дороги, начальником сектора координации Санкт-Петербург Витебского отделения дороги.



Бадридзе Максим Анатольевич

Заместитель начальника управления стратегического развития и системного менеджмента ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1987 по 1989 годы.

Любимая профессия на джд - проводник вагона, машинист тепловоза.



В 1997 г. по окончании ПГУПС получил квалификацию инженер-экономист. Выпускник Стокгольмской школы экономики 2011 г. - мастер делового администрирования. С 1997 года работал в дирекции «Транссервис» экономистом сектора перевозок и услуг отдела экономики и маркетинга, начальником отдела реестра и имущества. В ЗАО «Окдайл» работал заместителем начальника отдела по обслуживанию пассажиров, директором департамента маркетинга

и стратегического планирования. В 2007 г. работал начальником отдела финансовых расчётов ОАО «Трансконтейнер». С сентября 2008 был заместителем начальника отдела реформирования Октябрьской железной дороги.



Мысиков Виктор Станиславович

Заместитель начальника Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1968 по 1971 годы.

Любимая профессия на джд - дежурный по станции, машинист тепловоза.



В 1975 году окончил ЛТЖТ им. Ф.Э. Дзержинского по специальности техник-электромеханик, в 1984 году - ЛИИЖТ по специальности инженер путей сообщения-электромеханик, в 2002 году ПГУПС по специальности менеджмент - управление персоналом на транспорте. Трудовую деятельность начал в мотор-вагонном депо Ленинград-Финляндский: помощник машиниста, машинист электропоезда, секретарь партийной организации депо, заместитель начальника депо по эксплуатации. В 1987 году работал

заместителем начальника Ленинград-Московского отделения дороги по локомотивному хозяйству, заместитель начальника депо ТЧ-10. В 2003 году назначен заместителем начальника НОД-3 по кадрам. Далее начальник депо ТЧ-20, заместитель начальника дирекции «Транском» по кадрам, начальник депо ТЧ-1.



Кунин Тимур Юрьевич

Начальник моторвагонного депо Санкт-Петербург Балтийский.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1986 по 1990 годы.

Любимая профессия на джд - машинист тепловоза.



После окончания СПТЖТ им. Ф. Э. Дзержинского и службы в армии работал инструктором локомотивного хозяйства Малой Октябрьской ж.д., после окончания обучения в Северо-Западной академии государственной службы при президенте Российской Федерации работал в мотор-вагонном депо Санкт-Петербург-Московское (ТЧ-10) мастером, старшим мастером, заместителем начальника депо по ремонту.



Стрелков Павел Алексеевич

Первый заместитель начальника Октябрьского центра научно-технической информации и библиотек.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1986 по 1989 годы.



Любимая профессия на джд - дежурный по поезду, дежурный по станции.

После окончания в 1993 году ЛЭМТЖДТ работал инструктором Малой Октябрьской ж.д., инженером производственно-технического отдела локомотивного депо Санкт-Петербург-Финляндский, метрологом депо. По окончании ПГУПС работал инженером отдела организации ремонта электроподвижного состава службы локомотивного хозяйства Октябрьской ж.д.

С 2005 года работает в Дорожном центре научно-технической информации: начальник вагона технической пропаганды, начальник отдела технической учёбы.



Гербек Алексей Эдгарович

Машинист электровоза первого класса локомотивного эксплуатационного депо Санкт-Петербург-Финляндский.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1983 по 1987 годы.

Любимая профессия на джд - проводник вагона, машинист тепловоза.



После окончания ПГУПС в 1994 году на факультете «Локомотивы и локомотивное хозяйство» работал в локомотивном депо Санкт-Петербург-Витебский помощником машиниста тепловоза, машинистом тепловоза и электровоза. С 2001 года работал машинистом электровоза локомотивного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский. В настоящее время работает машинистом первого класса в локомотивном эксплуатационном депо Санкт-Петербург-Финляндский.



Зябко Глеб Олегович

Контролёр-ревизор пассажирских поездов
ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Обучался на Малой Окт.ж. д. с 1998 по 2003 годы.

Любимая профессия на джд - дежурный по станции, поездной диспетчер.



После окончания в 2007 году ПЛЖТ-34 по специальности «оператор по обработке перевозочных документов» работал контролёром пропускных пунктов АСКОП на станциях Санкт-Петербург-Финляндский и Удельная. С 2007 года - диспетчер службы пригородных перевозок. В 2013 году получил квалификацию «юрист» в Санкт-Петербургском институте управления и права.



Русанов Илья Александрович

Бригадир пути Санкт-Петербург-Финляндской дистанции пути.

Обучался на Малой Окт.ж.д. с 2000 по 2004 годы.

Любимая профессия на джд - дежурный по станции, машинист тепловоза.



В 2009 году закончил с отличием СПТЖТ по специальности «строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В 2013 заочно закончил ПГУПС также по специализации «строительство железных дорог». С 2008 года работает в ПЧ-14: монтер пути, бригадир пути. Состоит в кадровом резерве дистанции, периодически исполняет обязанности дорожно-го мастера. Активно участвует в мероприятиях комитета по молодежной политике.



Титов Олег Викторович

Заместитель начальника отдела организации работы станций службы движения Октябрьской дирекции управления движением.

Обучался на Малой Окт.ж.д. с 1990 по 1995 годы.

Любимая профессия на джд - дежурный стрелочного поста.

После окончания в 2000 году ПГУПС работал дежурным по станции Мга, начальником станций Войбокало и Новый Быт, ревизором движения отдела перевозок Санкт-Петербургского отделения дороги, ревизором отдела обеспечения безопасности движения службы движения Октябрьской дирекции управления движением.





Старченко Николай Олегович

**Заместитель начальника отдела ремонта
Октябрьской моторвагонной дирекции.**

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1995 по 1999 годы.

Любимая профессия на джд - проводник вагона, дежурный по станции, машинист тепловоза.



Окончил в 2002 году СПТЖТ по специальности «Тяговый подвижной состав», в 2007 году ПГУПС, кафедра «Электрический транспорт». Работал слесарем по ремонту подвижного состава локомотивного депо Санкт-Петербург-сортировочный-Московский (ТЧ-7), помощник машиниста электровоза. Далее в моторвагонного депо Санкт-Петербург-Финляндский работал помощником машиниста электропоезда, ведущим инженером по эксплуатации, ведущим инженером технического отдела Дирекции пригородных перевозок «Транском».



Сергеев Евгений Александрович

Инженер 1 категории производственно-технического отдела Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин Октябрьской дирекции инфраструктуры.

Обучался на Малой Окт. ж. д. с 1996 по 1999 годы.

Любимая профессия на джд - проводник вагона.



Окончил СПТЖТ в 2002-м году (тяговый подвижной состав), а в 2007 году ПГУПС. Работал бригадиром электроцеха ПМС-29, инженером по вопросам в локомотивном ремонтном депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский, помощником машиниста электровоза локомотивном эксплуатационного депо Санкт-Петербург-пассажирский-Московский.

История Малой Октябрьской

Генерал-директор тов. Саламбеков беседует с пионерами

Работы Малая вы читали в нашей газете о проектировании детской железной дороги в Ленинграде.

Пионеры, занимающиеся в железнодорожной лаборатории Дюжов пионеров, образовались к начальнику Северо-Западного округа железных дорог, депутату Верховного Совета СССР, Герою Социалистического Труда генерал-директору т. 2-го ранга В. К. Саламбекову с просьбой ответить на возникшие у них вопросы.

Тов. Саламбеков принял ребят у себя, рассказав им о задачах железнодорожного транспорта в новой пятилетке и ответил на все вопросы.

Тов. САЛАМБЕКОВ: Прошу, ребята задавайте вопросы.

Колл КРЕЧМАН: Товарищ генерал-директор, скажите, пожалуйста, когда дорога будет готова?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Дорога будет построена в 1947 году, и к концу лета по ней уже пойдут первые поезда.

Колл КОВЫЛАНСКИЙ: А кто будет строить дорогу?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Значительную часть работы по сооружению линии, по указанию взрослых ребят, по сооружению станций сделают сами ребята.



были и младшая Ленинградка. А те, кто не возмужали строителями, экономят: врасплох! Тов. ИВАНОВ: А какой длины будет дорога? Тов. САЛАМБЕКОВ: Девять километров. Мимо ТЫРИН: Разрешите спросить, насколько будет настоящие или игрушечные?

Тов. САЛАМБЕКОВ: И паровозы, и вагоны, и всё на дороге будет настоящим.

Валера ФЕДОРОВ: Товарищ генерал-директор, а кто будет обслуживать дорогу: паровозы или ребята?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Конечно ребята.

Андрей ФИЛИППОВ: И машинистами тоже будут ребята?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Машинистами будут ребята постарше. Остальные будут: кондукторами, стрелочниками, сигнальщиками, диспетчерами и даже начальниками станций.

Колл ШАПИН: Сколько вагонов будет в одном составе?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Семь вагонов.

Колл КОФМАН: А можно узнать, какими термометрами будут оборудованы вагоны и паровозы?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Автоматически.

Тов. МАКЕЕВА: А как будет называться наша дорога?

Тов. САЛАМБЕКОВ: Ну на этот вопрос я отвечать не могу. Придумайте сами, название возьмем с дороги.

В заключение Боксис Яков Константинович выразил надежду, что юные железнодорожники смогут подготовиться достойную смену взрослым.

Голод и безработица, беспризорность и бандитизм – вот что лихорадило Страну в первые годы после Великой Отечественной войны. Правительство Страны Советов всячески пыталось уберечь молодых людей от негативных проявлений улицы, занять их досуг интересным делом. Кроме того, многие предприятия ощущали нехватку мужчин по основным рабочим профессиям. Страна нуждалась в новых кадрах, профессионалах своего дела. А что может быть ценнее, чем заложить основу и любовь к своей профессии уже в детстве?

Октябрьская железная дорога понимала это, как никогда, и не случайно приказ № 1, который подписал 03 января 1947 года начальник Северо-Западного Округа железных дорог – генерал-директор тяги 2 ранга Борис Константинович Саламбеков, был приказ «О постройке детской железной дороги в г. Ленинграде». Какая еще Малая дорога может похвастаться таким фактом?

ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ОКРУГА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

3 января 1947 г.

№ 1

О постройке детской железной дороги в г. Ленинграде

В целях обеспечения своевременного проектирования и строительства детской железной дороги в г. Ленинграде

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Считать исходным пунктом трассы детской железной дороги от ЦПКО имени Кирова вдоль территории комендантского аэродрома до поселка Келомяги (Зоопарк) и далее по бывшей Приморской железной дороге, через поселок Алексеевка до поселка Озерки.

Установить, что линия должна быть двухпутной, протяжением около 9 километров с тремя вокзалами: у ЦПКО имени Кирова, у Зоопарка и в поселке Озерки.

2. Строительству детской железной дороги поручить Управлению Строительства № 75 МПС с расчетом начала работ в январе и окончания 1 июля 1947 года.

3. Начальнику Октябрьской железной дороги тов. Платонову:

а) не позднее 7 января с.г. выдать начальнику Лентранспроекта тов. Когинovu техническое задание и заключить договор на изыскание и проектирование трассы и всех обустройств, необходимых для постройки и эксплуатации детской железной дороги;

б) срок окончания проектирования, составления смет и согласования установить 15 февраля 1947 года. Необходимую техническую документацию для начала земляных работ выдать к 20 января с.г.

4. Начальнику Управления пути и сооружений Округа тов. Рыбакову не позже 1 февраля предоставить для строительства детской железной дороги необходимое количество рельсов со скреплением и стрелочные переводы типа IV*.

5. Начальнику Отдела капитального строительства тов. Рытикову, совместно с начальниками управлений: пути и сооружений тов. Рыбаковым, паровозного хозяйства — тов. Шишовым, связи — тов. Вершковским, вагонного хозяйства — тов. Медведевым, УМТО — тов. Новоселовым, представить в Министерство путей сообщения заявки на подвижной состав и недостающие материалы верхнего строения пути, основные материалы и оборудование.

6. Начальнику Планово-Экономического Отдела Округа тов. Майзель обеспечить своевременное оформление и финансирование проектных работ и строительства детской железной дороги по плану капиталовложений 1947 года Октябрьской железной дороги, а также на подготовку кадров юных железнодорожников, пионеров тов. Штейнварт, разработать специальные программы по подготовке юных железнодорожников, организовать их обучение и к 1 июля 1947 года подготовить 10 полных составов бригад обслуживающего персонала, необходимого для эксплуатации детской железной дороги.

8. Начальнику Управления материально-технического обеспечения тов. Новоселову предусмотреть в плане на 1947 год резервирование необходимого количества материала на изготовление форменного обмундирования для юных железнодорожников, занятых на детской железной дороге.

9. Контроль за выполнением приказа и ответственность за ходом строительства железной дороги возложить на Заместителя Начальника Округа тов. Новицкого.

Учитывая исключительно большое значение постройки детской железной дороги, проектные организации и строители должны обратить особое внимание на художественное и политическое содержание оформления помещений вокзалов, служебных зданий и искусственных сооружений, отражающее величие нашей эпохи и Сталинскую заботу о детях.

Начальник Северо-Западного Округа железных дорог
Генерал-директор тяги 2 ранга **САЛАМБЕКОВ**

Согласно этому приказу строительство детской железной дороги должно было окончиться 01 июля 1947 года, однако затянулось, что отодвинуло открытие дороги на целый год.

В 1947 году еще не все объекты большой Октябрьской оправились от войны. В руинах лежали целые станции, зачастую под помещения ДСП использовались бытовки, снятые с колес вагоны. Не хватало строительных материалов, людей. Но все же были найдены силы и средства для строительства малой магистрали.

Малая Октябрьская – единственная детская железная дорога, которая при строительстве имела нормальную ширину колеи – 1520 мм, а затем уже перешивалась на узкую.



Так было легче строить. Можно было использовать весь арсенал путевой техники. И если первую в мире ДЖД в Тбилиси строили и дети и взрослые, а Малую Московскую в подмосковном Кратово в основном школьники, то наша дорога полностью построена комсомольцами при активной помощи солдат железнодорожных войск.

17 января 1947 года при железнодорожной лаборатории Дворца пионеров начали свою работу Курсы юных

железнодорожников, которые готовили для строящейся дороги будущих путейцев, стрелочников, диспетчеров, машинистов. Занятия проводили опытные преподаватели из Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

К началу июня 1947 года, когда стало понятно, что дорога в этом году построена не будет, перед взрослыми появилась проблема сохранения уже готовых специалистов – мальчишек и девчонок, успешно сдавших трудные экзамены. Руководство дороги приняло решение отправить ребят в летний оздоровительный лагерь под Гатчину, а в виде исключения разрешить им совершить дублерские поездки в качестве проводников на электропоезде по маршруту Ленинград – Ораниенбаум. Эксперимент оказался удачным. Ребята с полной ответственностью отнеслись к возложенным на них обязанностям. Кстати, такие поездки раньше были частыми. Так, например, во время поездок на Малые дороги в другие города, юные железнодорожники с большим удовольствием работали за проводников, ну разумеется под пристальным вниманием своих взрослых коллег.



1948 год

К лету 1948 года, когда строительство дороги вступило в завершающую стадию, острым стал вопрос о приобретении подвижного состава. Где взять узкоколейные паровозы и вагоны? Руководитель железнодорожной лаборатории Дворца пионеров А.П. Синявский, который к тому времени уже был назначен заместителем начальника Малой Октябрьской железной дороги, немало поколесил в поисках локомотивов по странам Балтии, где была разветвленная сеть узкоколейных железных дорог. Именно там на одной из баз Балтийского флота он и обнаружил два совершенно новых паровоза серии ПТ-4.

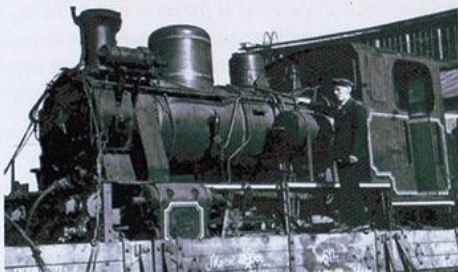


Паровозы этой серии по условиям репарации поставляла в СССР Финляндия. Паровозы ПТ-4 строились на заводе в финском городе Тампере по довоенным чертежам русского паровоза серии П-24. По воспоминаниям первых выпускников нашей дороги, А.П. Синявскому с большим трудом удалось получить эти паровозы.



Пассажирские вагоны Малая Октябрьская получила с Эстонских промышленных узкоколеек, три из которых были трофейными и отличались оригинальным внутренним убранством.

Кстати, для Малой Октябрьской был подобран паровоз серии В.32. Но он так и не попал на дорогу и был передан Ленинградскому электромеханическому техникуму, что на улице Седова, где простоял во дворе до середины 70-х годов прошлого века, и использовался как наглядное пособие при изучении конструкции паровоза будущими машинистами.



Дальнейшая его судьба неизвестна. Скорее всего, он, так же как и оба ПТ-4, трагически погиб в плавильных печах нашего города и, может быть, по сей день служит кому-нибудь вбитым в стену гвоздем...

В июле 1948 года, когда пути на дороге были полностью перешиты на узкую колею, ребята, бывшие слушатели Курсов юных железнодорожников, целыми днями пропадали на дороге. Им так хотелось поскорее прокатиться по своей дороге, что они готовы были бесплатно выполнять все обязанности взрослых путейцев, а надо сказать, что это довольно непростой труд. И вот, где-то в начале августа на дорогу начал поступать подвижной состав. Первыми пришли паровозы. В локомотивном депо Ленинград-пассажирский-Московский (ТЧ-8) на них были установлены автотормоза, а на дымовой коробке разместили увеличенную копию значка «Юный железнодорожник». В этом же депо паровозы поменяли свои имена: пропала цифра 4 в серии и обнулилась нумерация. Из паровозов ПТ-4-088 и ПТ-4-089 они превратились в ПТ-01 и ПТ-02. Такими мы и привыкли видеть их на фотографиях прошлых лет.

Позже на дорогу был доставлен паровоз ВП-170 (заводской номер ВП1-170), но он практически не использовался и находился в запасе на случай поломки одного из ПТ-4.



Перед началом эксплуатации на Октябрьском электровагоно-ремонтном заводе был произведен косметический ремонт всех вагонов (на снимке). К сожалению, до наших дней не дошли фотографии с внутренним убранством вагонов. Лишь эта фотография, с видом салона единственного на дороге вагона с мягкими сиденьями, позволяет приблизительно представить как комфортно и уютно было в них. По воспоминаниям первых юных железнодорожников вагоны напоминали маленькие вагоны-салоны: поручни, багажные полки, подоконные столики, крючки – все было сделано с любовью.

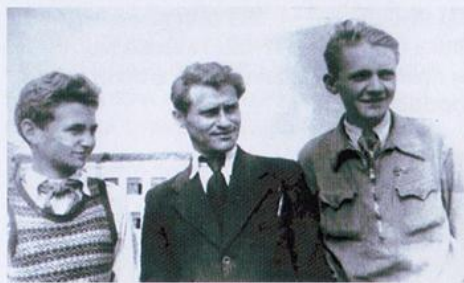




27 августа 1948 года. Пасмурный августовский денек. Впереди холодная осень. Заканчиваются школьные каникулы. Но у нескольких десятков школьников города Ленинграда как никогда праздничное настроение. Нарядные, в белых рубашках с накрахмаленными воротничками, одетые в железнодорожную форму, они с самого утра уже приехали на конечную остановку трамвайного маршрута № 31, где неподалеку расположилась станция Кировская Малой Октябрьской. Увы, но в день открытия не было большого количества прессы. И даже Ленинградское телевидение, которое должно было освещать это событие, приехало с кинокамерами только 28 августа.

В нашей памяти и в памяти всех школьников, кто хоть когда-нибудь занимался в кружках детской железной дороги, этот день останется

одним из главных, как собственный день рождения. И никогда не будет забыто имя первого машиниста Малой Октябрьской – Андрея Константиновича Филиппова, ушедшего из жизни после продолжительной болезни 2 марта 2005 года ...



В тот год дорога работала до середины октября, по крайней мере об этом говорит график дежурств по станции Озерная, который составили сами ребята.

Уже начались занятия в школе, и рабочих дней было мало, только по субботам и воскресеньям. А как хотелось продлить лето! Такие же чувства, наверное, испытывали юные железнодорожники 1999 года, когда после открытия Северного участка Малой Октябрьской дорога также проработала весь сентябрь. Какая романтика была в те дни! Желтые клены вдоль пути, густой утренний туман. И после рабочей смены никому не хотелось уходить домой. Казалось, что лето, назло природе, будет длиться вечно! Но об этом позже...

Протяженность Малой Октябрьской в день ее рождения, 27 августа 1948 года, составляла 8 км 100 м. На дороге было три станции: конечные Кировская (сейчас на ее месте расположена станция метро Старая Деревня) и Озерная, а между ними разъезд Зоопарк. В те времена предполагалось перенести в район Удельного парка Ленинградский зоопарк.

На дороге было 9 пассажирских вагонов, 2 багажных вагона и 5 грузовых платформ. Один из перегонов проходил по территории бывшего



Комендантского аэродрома, где при пересечении с Черной речкой был возведен 50-и метровый деревянный мост. Дорогу пересекало 8 переездов, три из которых были охраняемыми. Средством связи между станциями служила электрожезловая система с семафорной сигнализацией и связь между диспетчером и дежурными по станциям.



1958 год

Детским железным дорогам исключительно повезло. Если бы в стране в середине 50-х годов прошлого столетия не началось массовое освоение целинных земель, кто знает, как долго пришлось бы ездить на паровозах. Рождению тепловозов серии ТУ-2 и ТУ-3, а также пассажирских вагонов «Пафаваг» мы в первую очередь обязаны именно освоению Целины. Узкоколейные железные дороги для этих целей подходили как нельзя кстати. Кратчайшие сроки проектирования и строительства, а также минимальные затраты на строительство и эксплуатацию привели к массовому строительству узкоколейек в Казахстане и других южных республиках СССР.

Требовался новый подвижной состав, в частности более экономичные и мощные локомотивы. Советское правительство заказало проектирование и строительство тепловозов сразу на двух заводах – машиностроительном в Подмосковной Калуге и тепловозостроительном в Чехословацком городе Соколово, что под Прагой. Калужские машиностроители отнеслись к данному заказу с присущей нам «топорностью». А вот чехи применили весь опыт строительства тепловозов европейского уровня. К сожалению, тепловозы серии ТУ-3 не прижились в нашей стране, в первую очередь по причине отсутствия запасных частей, а также из-за невозможности прохождения ими кривых малого радиуса. Покупать запчасти за границей было

дорого, а аналогичные узлы и агрегаты от отечественных тепловозов не подходили. ТУ-2 менее прихотлив. Дизель 1Д12 можно встретить на ширококолейном тепловозе ТГМ-23. Кстати, эти дизеля выпускаются до сих пор на Урале. Электрические аппараты этого тепловоза легко заменяются на аналогичные от ширококолейных тепловозов, таких как ТЭМ-2. Это позволяет им продолжать свою жизнь на многих детских дорогах страны, хотя многие из них перешли на более современные тепловозы серии ТУ-7 производства Камбарского машиностроительного завода, выпускающего их по сей день.

Первым на нашу дорогу, прямо с завода, пришел тепловоз ТУ-2-167. Это был подарок на десятилетний юбилей! Уже в сезоне 1958 года два состава, курсировавшие по дороге, работали на разных видах тяги.





Для тепловоза даже было откорректировано расписание. Если паровозу на конечных станциях требовалась заправка водой и разворот на треугольнике, которые занимали 25 минут, то тепловозу хватало и 15-ти. Кроме того, в отличие от паровоза, тепловоз без особого труда забирался на 20-ти тысячный подъем. Были случаи, когда паровозу приходилось откатываться назад и снова разгоняться, чтобы на него забраться.

Пассажирские вагоны польского завода «PAFAWAG» поступили на дорогу в 1962 году.

Тогда такие вагоны поступили на все детские железные дороги страны.

На сегодняшний день «польки», как их ласково называют, частично продолжают использоваться на Малой Южно-Уральской дороге в Челябинске, Малой Свердловской в Екатеринбурге, Курганской ДЖД, а также на некоторых детских дорогах Украины – в Киеве, Львове, Днепропетровске.



1965 год

Этот год стал для дороги переломным. В связи с застройкой территории бывшего Комендантского аэродрома, по которому проходил перегон Кировская – Зоопарк, протяженность дороги сократилась до 3,1 км. Весь старотипный подвижной состав был исключен из инвентаря и вывезен с территории дороги.

На дорогу поступили два новеньких красавца – тепловоза ТУЗ-001 и ТУЗ-002, ранее проходившие испытания на Шатурском опытном узкоколейном кольце под Москвой.

Понимая, что Ленинградский зоопарк в ближайшее время не будет перенесен со своего привычного места, станцию Зоопарк переименовывают в Пионерскую, а на перегоне Пионерская – Озерная строят разъезд Юный для возможности одновременного курсирования двух составов.



Была проведена полная техническая модернизация Малой Октябрьской. Перегоны были оборудованы полуавтоматической блокировкой, которая действует по сей день. Станции оборудовали ключевой зависимостью стрелок и сигналов с замками системы Мелентьева. Два оставшихся переезда оборудовали переездной сигнализацией и автоматическими шлагбаумами.



1973 год

1973 год отличался от многих других только одним – Малая Октябрьская праздновала свое 25-летие! На фото в вагоне – первые выпускники Малой Октябрьской. К этой дате был выпущен значок, который сегодня является великой редкостью. Кстати о значках. За всю историю дороги их было выпущено всего шесть. Первый значок представлял собой симбиоз пионерского значка тех лет и значка лучшего паровозника МПС. Во время войны для награждения за отличный труд железнодорожникам вручались значки лучшего по профессии: лучший паровозник, лучший путеец, лучший движенец. Когда запасы первого значка на дороге иссякли, было принято решение изготовить новую партию значков, но уже с изображением электровоза. Значок 25-летнего юбилея был довольно скромным, без лишнего пафоса и вычурности. Третий значок появился в начале 90-х годов XX века. Он представляет собой круглый кусочек жести с нарисованным краской очертанием доселе



невиданного паровоза с тремя клубами дыма, разукрашенного в три сигнальных цвета. Следующим был значок аналогичного по рисунку типа, только теперь это была штамповка. Одним из удачных стал значок на 50-летие Малой Октябрьской. Перед его созданием на дороге был объявлен конкурс на лучшую символику Малой Октябрьской. Этот значок стал символом Малой Октябрьской железной дороги.



В 1982 году на Малую Октябрьскую в качестве подменных были доставлены еще два тепловоза: ТУ2-060 и ТУ2-191.

Тепловозы ТУ2-167 и ТУ2-191 используются на дороге до сих пор.



1987 год

Этот год стал последним в жизни «польских» вагонов.

На смену им в течение года пришли 10 пассажирских вагонов Демиховского машиностроительного завода серии ПВ-51.

Двумя годами ранее вышел из строя тепловоз ТУЗ-002. В 1988 году он был передан в Эстонию. Сейчас это один из экспонатов Лавассаарского музея узкоколейной техники.

17 августа 1989 года стал последним днем работы тепловоза ТУЗ-001, который до мая 1996 года стоял на 4-м пути станции Озерная, а затем долгое время сохранялся на базе запаса локомотивов депо ТЧ-12 в Зеленогорске.



1991 год

В 1991 году начавшееся интенсивное строительство жилых домов в Коломнягах в районе разъезда Юный лишило дорогу третьей станции Пионерская. Еще долгое время, вплоть до сентября 1995 года, в сторону Пионерской еще лежали рельсы. Были предприняты две попытки восстановления станции Пионерская, но без успеха.



С 1991 года протяженность дороги составляет 2 километра. На ней расположены две станции Озерная и Юный.

Перемены не обошли стороной и Малую Октябрьскую. Небывалое затишье. График движения поездов сокращен до 5-ти пар поездов в день. Но все изменилось уже в 1995 году. Количество пар поездов увеличено до шести. В 1996 году эта цифра доросла до семи. Длина состава поезда увеличена до семи вагонов. А уже в 1997-м со станции Озерная в день отправлялось 8 пар поездов. Каждая смена вновь имела возможность обслуживать четыре пары поездов.

В стране бушует ветер перемен. Советская перестройка закончилась для самой Страны Советов крахом. В стране экономический и политический кризис. Люди учатся выживать в новых условиях, в которые их загнала власть. По всей стране один за другим закрываются заводы, доведенные до банкротства. На железных дорогах СССР резкое падение объемов грузо-перевозок.



1999 год

Казалось, что теперь с дорогой ничего плохо случится не может. На открытии летнего сезона начальник Октябрьской железной дороги Александр Петрович Кузнецов подтвердил свое обещание, данное на 50-летнем юбилее дороги – протяженность дороги будет увеличена!!! Впервые за 51 год своей жизни!

Буквально на следующий день на станции Озерная с раннего утра появились путевые рабочие. Началась врезка нового стрелочного перевода в 5 тупике станции. На дороге началась новая жизнь.

Все понимали, что что-то происходит, то, чего так долго ждали несколько поколений юных железнодорожников. Мечта об увеличении протяженности Малой Октябрьской начинала сбываться!

Новый участок дороги строили необычным способом – прокладкой в середине нормальной колеи третьего рельса.



Примечательно, что станцию Лесная, которая была узкоколейной полностью, строили исключительно солдаты железно-дорожных войск, причем строительство продолжалось все три летних месяца. А весь Северный четырехкилометровый участок, начинающийся от станции Озерная и заканчивающийся в районе новых корпусов физико-технического института имени Иоффе, проложили за три дня! Казалось, что в строительстве участвовали все путейцы Октябрьской дороги!

На завершающем этапе строительства приняли активное участие и юные железнодорожники.



В день 51 года со дня открытия был совершен первый пробный рейс по Северному участку Малой Октябрьской железной дороги, и уже 28 августа состоялось торжественное открытие долгожданных километров.

Протяженность дороги возросла до 6,2 км. Жаль, что этот участок проработал всего 25 дней – сентябрь 99-го и летом 2000 года ...

Уникальное техническое решение совмещения широкой и узкой колеи, сыграло роковую роль в судьбе Северного участка МОЖД.

Ввиду постоянной эксплуатации детских поездов по совмещенным действующим путям станции Шувалово Октябрьской ж.д. допускались случаи простоя грузовых вагонов



для подачи их на предприятия, расположенные на подъездных путях станции Шувалово. Естественная невозможность совместной эксплуатации грузовых (ширококолейных) и детских пассажирских (узкоколейных) поездов привело к принятию решения о прекращении курсирования детских поездов по совмещенной колее дабы не наносить экономический ущерб.



2008-2010

Мечты о будущем не канули в лету. Приняты беспрецедентные меры! Впервые историю Малой Октябрьской начинает писать высшее руководство Открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Открывая очередной летний сезон движения поездов по Малой Октябрьской президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин и губернатор Санкт-Петербурга Валентина Ивановна Матвиенко представили юным железнодорожникам проект новой трассы Малой Октябрьской железной дороги, а уже 25 сентября 2008 года подписано распоряжение № 2015 «О мерах по реализации проекта строительства Малой Октябрьской (детской) железной дороги». Начало строительных работ было положено 30 мая 2009 года закладкой первого путевого звена.

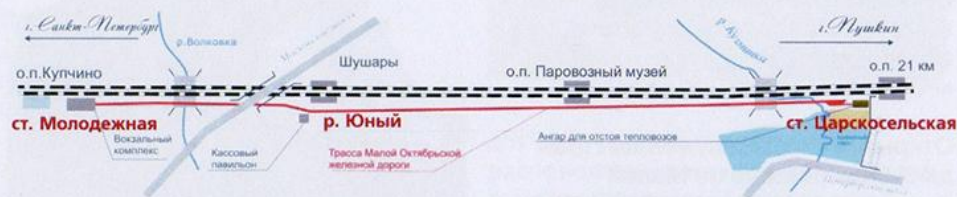
По инициативе Молодежного комитета Октябрьской железной дороги и молодежного движения партии «Единая Россия» были сформированы строительные отряды из студентов ВУЗов Санкт-Петербурга, которые приняли самое активное участие в строительстве.

Строительство велось ударными темпами. В 2009 году проведены большие работы по отсыпке насыпи, а уже летом 2010 года начались монтажные работы технических средств и их отладка.



2011-2013

Местом для новой трассы выбрана территория в полосе отвода железнодорожной линии между платформами Купчино и 21 км. Такое расположение детской дороги выбрано не случайно. Именно здесь проходит насыпь первой в России железной дороги, проложенной в 1837 году между Петербургом и Царским Селом



Торжественное открытие новой трассы Малой Октябрьской железной дороги состоялось 12 июля 2011 года, а в 2012 году ей присвоено имя «Малая Царскосельская железная дорога».

Общая протяженность путей новой трассы Малой Октябрьской железной дороги составила 9,8 км. Теперь наша дорога вторая детская железная дорога по протяженности в России (после ДЖД в городе Свободный Амурской области).





Новая Малая Октябрьская состоит из трех отдельных пунктов с разнообразной инфраструктурой. Станция Молодежная впервые на сети ДЖД выполнена тупикового типа. Она состоит из 2-х приемо-отправочных путей с боковыми пассажирскими платформами и 1-го отстойного (обгонного) пути.

Разъезд Юный состоит из 1-го главного и 1-го приемо-отправочного путей с островной пассажирской платформой между ними.

Раздельные пункты Молодежная и Юный оснащены микропроцессорной системой централизации стрелок и сигналов типа ЭЦ-ЕМ, управляемые с единого поста ЭЦ, расположенного в вокзале станции Молодежная, а перегон между ними - полуавтоматический

блокировкой системы РПБ ГТСС с УКП-СО.

Конечная станция Царскосельская, расположенная на окраине города Пушкин, имеет два сквозных приемо-отправочных пути с боковыми пассажирскими платформами, 1 тупик для оборота локомотивов и 5 депокских путей в ангаре, в т.ч. 3 для отстоя вагонов и 2 для отстоя локомотивов.





В вокзале станции Царскосельская располагается пост ЭЦ для управления маршрутно-релейной централизацией системы ЭЦ-12-2003, причем стрелки на деповских путях специально не централизуются для возможности приобщения юных железнодорожников к работе стрелочника. На перегоне Юный - Царскосельская смонтирована автоматическая блокировка АБТЦ с 4-мя проходными светофорами в каждом направлении.



Детская железная дорога оборудована всеми видами связи: оперативно-технологической, двусторонней парковой, вокзальной оповестительной, поездной и маневровой радиосвязью.

Оснащенность новой Малой дороги позволяет организовать полноценный процесс практического обучения юных железнодорожников.



Новые технологии на Малой Октябрьской

Современные устройства железнодорожной автоматики и телемеханики



На станции Царскосельская применен совмещенный вокзальный комплекс и здание поста электрической централизации, в котором размещаются все технические помещения, зал ожидания пассажиров и кафе.

Станция оборудована электрической централизацией по альбому ГТСС ЭЦ-12-2003 для управления стрелками и светофорами. В качестве системы интервального регулирования движения поездов на перегоне станция Царскосельская – разъезд Юный применена автоматическая блокировка типа АБТЦ-03 с тональными рельсовыми цепями и централизованным размещением аппаратуры.



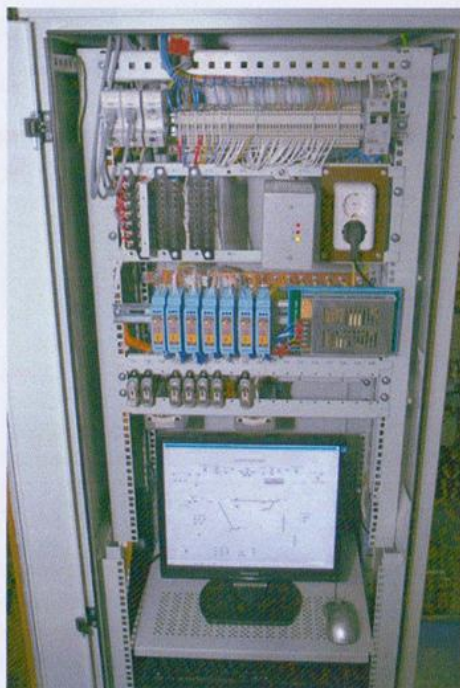
На станции установлены 3 поездные и 5 маневровых светофоров.

На станции Царскосельская в электрическую централизацию включены 3 стрелки и 1 сбрасывающая стрелка. Для въезда в депо установлены 4 стрелки с ручным переводом.





Для электроснабжения устройств электрической централизации применяется щит выключения питания типа ЩВПУ и вводно-выпрямительная панель типа ПВВ-ЭЦ. В качестве источника питания используются два независимых фидера.



Для диагностики и мониторинга работы устройств электрической централизации и автоматической блокировки применена система аппаратно-программного комплекса диспетчерского контроля АПК-ДК, которая позволяет в режиме реального времени контролировать работу всех устройств ЭЦ и проводить измерение параметров работы отдельных устройств.



Для управления стрелками и светофорами используется светодиодный пульт-табло. Дежурная по станции готовит маршруты приема и отправления поездов и контролирует исправное состояние устройств.

Рабочее место дежурного по ст. Царскосельская



На станции Молодежная применен совмещенный вокзальный комплекс и здание поста электрической централизации, в котором размещаются все технические помещения, зал ожидания пассажиров и кафе. В помещении вокзального комплекса располагается дежурная по станции Молодежная, дежурная по разъезду Юный и поездной диспетчер Малой Октябрьской железной дороги.

Для электроснабжения устройств ЭЦ-ЕМ станции Молодежная, разъезда Юный, устройств полуавтоматики и АБТЦ применена современная совмещенная питающая установка с устройством бесперебойного питания разработки ОАО «Радиоавионика». Данная установка позволяет обеспечивать стабилизированное питание устройств СЦБ при отсутствии внешнего энергоснабжения не менее 4-х часов.

Станция Молодежная и разъезд Юный оборудованы устройствами микропроцессорной централизации ЭЦ-ЕМ ОАО «Радиоавионика».

Для управления стрелками и сигналами микропроцессорной централизации ЭЦ-ЕМ используется управляющий вычислительный комплекс УВК-РА, где впервые в Российских микропроцессорных системах железнодорожной автоматики применены бесконтактные контроллеры управления напольными устройствами. Применение данных устройств позволяет значительно сократить количество релейной аппаратуры и снизить эксплуатационные расходы в обслуживании устройств.



Для организации движения на перегоне станция Молодежная - разъезд Юный применяется полуавтоматическая блокировка со счетчиками осей УКП-СО ВНТЦ «Уралжелдоравтоматизация», которая предназначена в качестве устройства контроля состояния свободы перегона и средства автоматического контроля прибытия поезда на станцию в полном составе.





Рабочее место дежурной по станции
Молодежная

Для диагностики и мониторинга за работой устройств на станции Молодежная и разъезде Юный применены системы диагностики АПК-ДК и внутренняя диагностика управляющего комплекса УВК-РА. Для удобства контроля оборудованы автоматизированные рабочие места электромеханика АРМ-ШН АПК-ДК и ЭЦ-ЕМ, где ведется протоколирование всех процессов и параметров устройств СЦБ.

Для визуального контроля поездного положения на станции и прилегающих перегонах, контроля состояния напольного оборудования, управления маршрутами и отдельными напольными объектами, обобщенной сигнализации неисправностей системы на станции Молодежная и удаленного управления устройствами разъезда Юный применены автоматизированные рабочие места дежурных по станции. Рабочее место состоит из 2-х независимых промышленных компьютеров, резервирующих друг друга. Для отображения информации устройств применяется монитор и выносное табло. Для аварийного отключения системы ЭЦ применяются выносные щиты управления питающей установкой и УВК.

Для организации поездной работы Малой Октябрьской железной дороги рабочее место поездного диспетчера оборудовано устройствами диспетчерского контроля. На мониторы поездного диспетчера выведен контроль станций Царскосельская, Молодежная, разъезда Юный и перегонов. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов обеспечивают контроль установленного направления движения, занятости блок-участков и перегонов, положения стрелок, станционных железнодорожных путей и изолированных участков, показаний входных и выходных светофоров, состояния пешеходной сигнализации.



Рабочее место поездного диспетчера

Устройства связи

Малая Октябрьская железная дорога (МОЖД) расположена на участке от платформы Купчино до платформы 21 км и включает в себя две станции: Молодежная и Царскосельская, и разъезд Юный.

На МОЖД предусмотрены основные виды связи используемые на железнодорожном транспорте: оперативно-технологическая связь (ОТС), общетехнологическая связь (ОБТС), поездная радиосвязь (ПРС), постанционная громкоговорящая система оповещения (ПСГО), связь двусторонняя постанционная (СДПС). Связи реализованы на современном оборудовании с применением новых технологий.

Каждая станция оборудована двухсторонней парковой связью и оповещением пассажиров на платформах на базе цифрового оборудования СДПСЦ (производитель «Стальэнерго»). ОТС и ОБТС построено на оборудовании СМК-30 (ОАО «Пульсар»), которое включает в себя оборудование поточного уровня и коммутационную станцию.

На ОЖД впервые используется оборудование СМК-30 при построении сети ОТС. Оно позволяет подключить по потокам Е1 скорость 2МБ/с узлы СПД и АПК-ДК.

В радиосвязи используются радиостанции РВ1-1-12 (Ижевский радиозавод), работающие в диапазонах КВ и УКВ, обеспечивая устойчивую радиосвязь на перегоне.

У поездного диспетчера распорядительная станция радиосвязи – цифровая, подключаемая по IP технологии через СПД на соседние станции, что впервые применено на ОЖД.

Все помещения связи оборудованы охранно-пожарной сигнализацией и мониторингом пропадания питания 220В.

Устройства связи имеют аккумуляторный резерв по питанию, что обеспечивает бесперебойную работу дежурных по станции и работников смежных служб.



Устройства электроснабжения

Для электроснабжения объектов Малой Октябрьской железной дороги были применены трансформаторные подстанции типа БКТП торговой марки «MRw-b» от ТПК «Энергоучет» (г. Санкт-Петербург), производства «Завод БКТП» (Ленинградская область).

Данный выбор был обусловлен следующими преимуществами БКТП типа «MRw-b»:

- Полная заводская готовность БКТП.
- Строительно-монтажные работы БКТП любой сложности за 1 световой день.
- Индивидуальные архитектурные решения каждой БКТП с декоративной отделкой в стиле архитектурного ландшафта объекта.
- Для декоративной отделки применяются высокопрочные отделочные материалы.
- Гарантийный срок на БКТП – не менее 5 лет с момента установки.
- Железобетонные элементы БКТП изготовлены из высококачественного фибробетона, увеличивающего срок эксплуатации до 40 лет.

- Металлические элементы БКТП произведены из алюминия, окрашены порошковым покрытием и не подвергаются коррозии.
- Наружные лестницы БКТП обеспечивают удобный и безопасный доступ к оборудованию при любых погодных условиях.
- Наземная часть БКТП обрабатывается специальным антивандалным покрытием – АНТИГРАФИТИ, позволяющего легко и быстро очищать поверхности БКТП без дополнительного перекрашивания БКТП.
- В БКТП применяются современные энергосберегающие оборудование и системы освещения.
- Разнообразие типов исполнений БКТП – на Малой Октябрьской железной дороге применены 2 из 4 предлагаемых типов исполнений – тумбовая БКТП типа WST и наземная БКТП стандартного типа BOX.



Система технических средств охраны

Малая Октябрьская детская железная дорога обеспечена системой технических средств охраны для обеспечения ее защиты от актов незаконного вмешательства посторонних лиц в деятельность железной дороги, предотвращение правонарушений в отношении пассажиров, персонала и имущества дороги.

В состав данной системы входит:

- ограждение полосы отвода вдоль железнодорожных путей и территорий станций;
- система видеонаблюдения за объектами инженерной инфраструктуры, в т. ч. станционного оборудования, зданий, платформ, находящимися на территории станций Молодежная, Царскосельская и разъезда Юный;
- система видеонаблюдения за полосой отвода железной дороги с применением тепловизионных камер нового поколения;
- систему контроля пассажиров, их ручной клади и багажа.

Данная система позволяет обеспечить:

- непрерывный контроль видеосъёмки;
- производить дистанционное управление компонентами системы;
- видеорегистрацию обстановки на охраняемых участках на АРМ постов охраны, расположенных на ст. Царскосельская, Молодежная;
- сбор, хранение, аналитическую обработку и передачу видеoinформации в единый сервер на ст. Царскосельская и в центр транспортной безопасности в ЕДЦУП.



Автор - Стрелков П.А.

Подготовлено и отпечатано
в Октябрьском центре научно-технической информации и библиотек
Октябрьской железной дороги -
филиала ОАО «Российские железные дороги»