



27 августа 1948 года открыта Малая Октябрьская детская железная дорога





Строительство детской железной дороги в Ленинграде началось в 1939 году, дорога должна была пройти от Невского лесопарка до реки Оккервиль, но строительству помешала Великая Отечественная война.

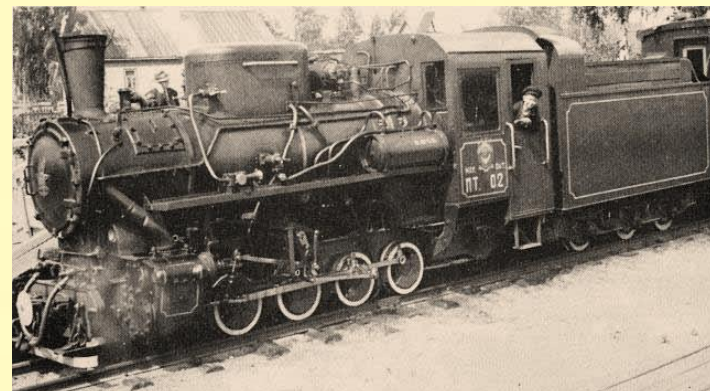
В 1947 году был издан приказ о постройке детской железной дороги в г. Ленинграде. Была уложена узкоколейная железная дорога (750 мм). На дороге имелось три станции - Кировская, Зоопарк, Озерная. Подвижной состав - три узкоколейных паровоза серии ПТ04-088, ПТ4-089, получившие после ремонта серию ПТ01-088 и ПТ02-089, семь пассажирских вагонов, два багажных и пять грузовых платформ. Дорогу пересекало восемь переездов. Средством связи между станциями служила электрожелезловая система с семафорной сигнализацией и связью между диспетчером и дежурными по станции. Также на дороге была сооружена воздушная линия связи.



Узкоколейный паровоз ПТ-4



Узкоколейный паровоз ПТ-4-088



Паровоз ПТ-02 (ПТ4-089). 1950-е годы.

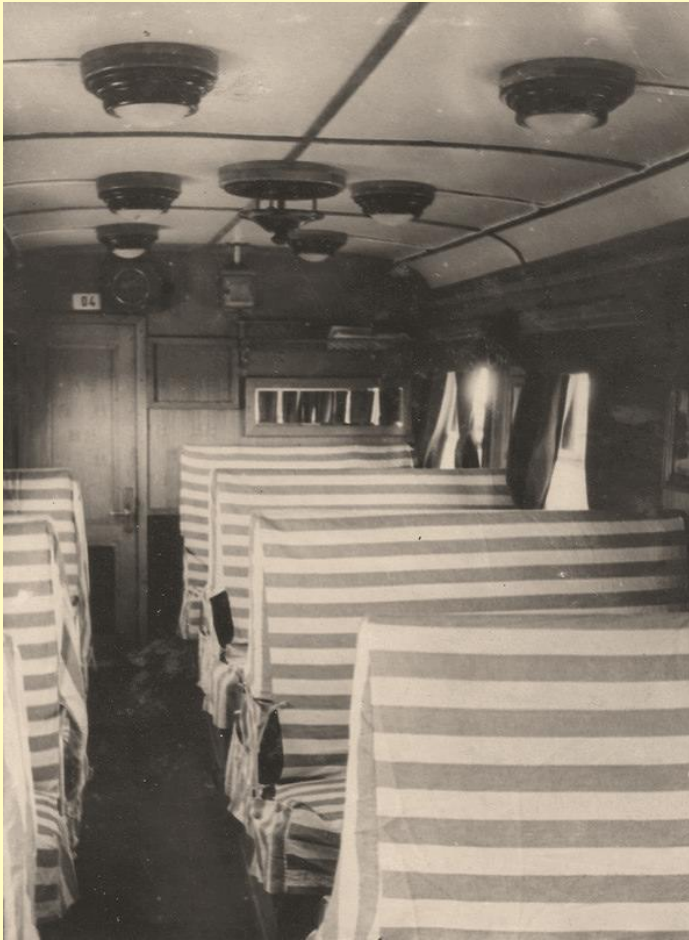


Движение поездов на Малой Октябрьской железной дороге было открыто 27 августа 1948 года. Начиналась дорога с того места, где сегодня расположена станция метро «Старая деревня» и шла к железнодорожной станции Шувалово. Протяженность составляла 8,1 км. Через три станции ходили три паровоза, девять деревянных пассажирских вагонов, один из которых имел мягкие сидения, пять грузовых платформ, два багажных вагона. Дорогу пересекали восемь переездов: три охраняемых и пять неохранных.



**Стрелочник Гуров провожает поезд со станции Озёрная, где видны оба паровоза – ПТ-01 и ПТ-02.
Фото из собрания РГАКФД. 1948 год.**

**Станция Зоопарк. Паровоз ПТ-02 во главе поезда из шести лёгких пассажирских вагонов.
Фото из коллекции Александра Колесова. 1950-е годы.**



Салон деревянного пассажирского вагона Малой Октябрьской железной дороги с мягкими сидениями для пассажиров, 1949 год. Ленинград МПС-СССР



Юные железнодорожники у паровоза ВП1-170 и багажного вагона. 1950-е годы.



Станция Озерки



В 1958 г. детской дороге был выделен новенький тепловоз ТУ2-167. Теперь поезда по очереди водили паровозы и тепловоз.

В 1960 г. дорога получила десять пассажирских вагонов РАФАВАГ, которые сразу же были объединены в два состава по пять вагонов - «Пионер» и «Сказка».



Отправление пассажирского поезда из вагонов РАФАВАГ, Ленинград, 1967 г.

Причём, в обращении одновременно были оба поезда. Их скрещение происходило по станции Зоопарк. В таком виде Малая Октябрьская просуществовала вплоть до дня закрытия сезона 1964 г., когда 31 августа на пересечении со Второй Никитской улицей произошло столкновение дрезины с самосвалом, стоившее жизни нескольким юным железнодорожникам, что чуть не привела к закрытию МОЖД. После ЧП дорогу собирались было закрыть совсем, но позже, всё-таки приняли компромиссное решение: дорогу укоротить до 3,1 км, закрыв наиболее опасный перегон Кировская–Зоопарк.



Пассажирский Вагон Завода Rafawag Типа 3Aw



Станция «Зоопарк»

В 1969 г. станция Зоопарк была переименована в Пионерскую, ведь зоопарк так и не был построен.



Станция «Озерная»



Скращение поездов на станции Зоопарк. Слева поезд из трёх 20-тонных вагонов, ведомый паровозом ПТ-01. 1952 год.



В самом конце 1960-х гг. Управление МОЖД переехало из старого здания, рядом с несуществующей станции Кировская, в освободившуюся квартиру в знаменитом «Перцовом Доме» на Лиговском проспекте, 44. Примерно тогда же юным машинистам после окончания практики и сдачи квалификационного экзамена стали выдавать «Удостоверение на право управления тепловозом», ничем не отличающееся от «взрослого».



Доходный дом Перцова



Дом культуры железнодорожников

Затем осенью 2004 года МОЖД переехало на Тамбовскую улицу, в Дом культуры железнодорожников) и, наконец, в 2015 (на Библиотечный переулок, дом 4, в здание Корпоративного университета ОАО «РЖД»).



В 1982 г. дорога получила ещё два тепловоза: ТУ2-060 и ТУ2-191. С сезона 1988 г. дорога пользовалась одиннадцатью новенькими вагонами ПВ51, полученными прямо с завода.

В начале 1990-х гг. развернулось строительство жилого массива в Коломьягах, и МОЖД снова была укорочена. Поводом для закрытия (как тогда говорили – временного) перегона Пионерская–Юный стала прокладка по нему городской теплотрассы.

С 1991 г. полная эксплуатационная длина МОЖД составляла всего 2 км. При этом длина единственного оставшегося перегона Озёрная–Юный – всего 1,6 км.

28 августа 1999 г. торжественно открылся новый участок, длиной 4,2 км на север от ст. Озёрная. Проектированием этого участка занималась инициативная группа, состоящая из ведущих сотрудников проектной группы РАО «ВСМ». Платформа Шувалово Малой Октябрьской была совмещена со станцией Шувалово «большой» Октябрьской.

На ней кроме путей колеи 1520 мм имеется один совмещённый путь колеи 1520/750 мм. Таким образом, в Шувалово можно было одновременно увидеть и «большие», и узкоколейные поезда.



Станция "Озерная" Малой Октябрьской (детской) ж.д., 1992 год



Сегодня в Петербурге действуют два участка малой магистрали, что для детских железных дорог – большая редкость. Историческая трасса на севере Петербурга, в Озерках, небольшая: всего два километра сто метров и две станции – «Озерная» и «Юный». Поездка по ней займет меньше 10 минут.

Южная ветка «малой» появилась в 2011 году, как дополнение к классическому северному отрезку. Ее протяженность более 10 км от станции метро Купчино почти до Пушкина, и проходит детская магистраль в том же месте, где более 180 лет назад была построена первая в России Царскосельская железная дорога.



Макет в депо МОЖД



Эмблема



В Петербурге к летнему сезону готовят Малую Октябрьскую детскую железную дорогу.

Путешествие по Малой железной дороге похоже на поездку в настоящем поезде: машинист приветствует гудками поезда, катящиеся навстречу по «взрослой» насыпи, а проводники выходят из вагонов и встречают пассажиров у входа. На станциях, как на вокзалах, объявляют об отправлении поезда. Только вот в этой необычной поездке проводники, кондуктора, билетные кассиры, дикторы и даже машинисты – дети.

Даже такие ответственные профессии, как стрелочники, диспетчеры, дежурные по станции – также представляют юные железнодорожники. Естественно, работают ребята под руководством опытных инструкторов.

Начать заниматься (причем, совершенно бесплатно!) можно в пятом-шестом классе, а полный курс займет четыре года. За это время ребята осваивают все железнодорожные профессии – проводник вагона, контролер, дежурный стрелочного поста, главный кондуктор, путевой обходчик, начальник и бригадир поезда, дежурный по станции, поездной диспетчер, осмотрщик вагонов, помощник машиниста тепловоза, машинист тепловоза.



В Санкт-Петербурге 1 июня 2023 года торжественно возобновила работу Малая Октябрьская детская железная дорога. Это уже 75-й сезон летней практики для юных железнодорожников. Ежегодно на Малой Октябрьской железной дороге обучается в среднем 850 детей, ежегодно выпускается около 120 детей и 77 из них идут в отраслевые учебные заведения.

Вагон состава «Сказка»



Линейка, посвященная 60-летию открытия Малой Октябрьской



Учебный класс





Литература

1. Мы - дети российских железных дорог : [для детей шк. возраста] / ОАО "РЖД" ; рук. проекта Н. Сидорина. - М. : КЦСПМ, 2009. - 171 с. : ил.
2. Филиппов, А. К. Как это было: история Малой Октябрьской (детской) железной дороги. Ч.1 / А.К. Филиппов. - СПб : М. Арт, 1998. - 81 с. : ил. - Загл. обл. : Малая Октябрьская ж. д.
3. Москалев, Л. Три витка железнодорожной истории/Л. Москалев// Железнодорожное дело. – 1998. - № 4. - С. 15-17.
4. Позолотчикова, Яна. Инвестиции в будущее / Я. Позолотчикова// Гудок : Ежедневная транспортная газета / МПС; ЦК профсоюза; трудовой коллектив газеты. - М., 2008. - N87. - 23 мая. - С. 4.
5. Матвеев, М. В. На Малой Октябрьской/ М. В. Матвеев // Путь и путевое хозяйство : Научно-популярный, производственно-технический журнал. - 2011. - N 6. - С. 36-38.