

ДОРОГА — ЭТО ЖИЗНЬ

К 70-летию детских железных дорог России

Ольга Плющёва,

методист Центрального дома детей железнодорожников МПС РФ

До больших летних каникул рукой подать. Самое время подумать о будущем отдыхе. Что более всего объединяет в летний период миллионы юных и не очень юных граждан страны? Конечно же, дороги, ведь *via est vita* — гласит латинское изречение, дорога — это жизнь. Осилить её, как известно, может идущий. А вот воспользоваться для путеше-

ствия услугами транспорта позволит себе не каждый, уж очень высоки цены на билеты. Правда, сохранились ещё в России дороги, доступные всем без исключения папам и мамам, бабушкам и дедушкам и, конечно же, детям. Они так и называются: детские железные дороги.

История строительства детских железных дорог началась в далёкие 30-е годы ушедшего века. Первый поезд первой в стране детской железной дороги отошёл от перрона станции Пионерская в Тифлисе 24 июня 1935 года. А к октябрю был разработан проект строительства детской железной дороги в Москве в Сокольническом парке. Его подготовила инициативная группа пионеров. Газета «Пионерская правда» предложила обсудить этот и другие проекты на собраниях и наиболее интересные варианты опубликовать. Ни один из них, к сожалению, не был реализован. Но было положено начало новому, неизвестному типу учебного заведения для детей и юношества, где труд и игра переплелись настолько, что провести между ними грань невозможно.

Сегодня в России 22 детские железные дороги. Самой первой встречает рассвет Южно-Сахалинская, поднимающая гудком своего мощного локомотива соседнюю узкоколейку в Хабаровске. А та передаёт эстафету детским железным дорогам Восточной и Западной Сибири, Урала, Поволжья, Юга, Центра и Севера России.

Современная детская железная дорога — это подразделение большой магистрали, настоящее предприятие со станциями, вокзалами, поездами, устройствами автоматики и связи. И вместе с тем — это учреждение дополнительного образования и профессиональной подготовки детей. Именно профессиональной, потому что юные железнодорожники приобретают знания и навыки, позволя-

ющие им участвовать в реальном процессе перевозок грузов и пассажиров. Он осуществляется в соответствии с теми же правилами организации движения, эксплуатации и технического обслуживания железнодорожных устройств, которые действуют на дорогах общего пользования. Цена их несоблюдения — человеческая жизнь.



Так всё начиналось



Юные железнодорожники детской железной дороги в г. Свободном Амурской области



Любопытный случай описан Львом Гумилевским в его книге «Железная дорога». На летние каникулы юный железнодорожник поехал погостить к своему отцу, работавшему на стройке в области Коми.

«Как-то вечером, вскоре после приезда, отец спросил сына:

- Ты в самом деле экзамен на машиниста сдал?
— Могу документы показать, если не веришь.
— И сам водил поезд?
— Два года...
— Интересно, что у вас там за паровозы?
— Паровозы как паровозы. Совершенно такие же, как и у вас тут, на вашей узкоколейке.
— Стало быть, ты у нас на заводской дороге мог бы машинистом работать?
— Ну да, мог бы.
Отец молчал, потом с горечью спросил:
— Тебе сколько лет нынче?
— По моему счёту шестнадцать.
— По-моему, тоже шестнадцать.
— Вот то-то и беда.

Беда, оказывается, состояла в том, что приказом народного комиссара путей сообщения запрещено допускать к управлению паровозом лиц моложе восемнадцати лет. А весь разговор затевался по следующему поводу. На строительстве не хватало машиниста, а найти человека такой квалификации здесь, в глуши, в лесах и топях, было невозможно...

Юный железнодорожник легко разрешил:

- Ладно, буду у вас работать.
— А приказ?
— Да что же приказ. Я ведь не навсегда, я ведь временно буду работать, по своей охоте. Значит, меня на службу оформлять не придётся.
— Как же тебе контора заработную плату будет выплачивать?..
— Я же говорю, по своей охоте. Ведь там я не получал заработной платы, — спасибо, что учусь!
— То там, а то здесь... Пожалуй, не согласятся, — проворчал отец, но всё-таки на другой день зашёл к начальнику строительства и рассказал, что машинист нашёлся, хотя имеет формальное затруднение для приёма на работу официальным порядком... Машинист нужен был до зарезу. Начальник строительства думал-думал, потом махнул рукой и согласился:
— Ладно, потом что-нибудь придумаем. Давай его сюда!..
Так и проработал паренёк у них два месяца.

Полный курс обучения на детских железных дорогах пять лет, сокращённый — три года. Ребята изучают теоретические основы железнодорожной техники, безопасности движения поездов, технологии перевозок. Они осваивают должностные обязанности машиниста локомотива и его помощника, диспетчера, дежурного по станции и стрелочному посту, проводника и осмотрщика вагонов, кассира, ревизора-контролёра, монтера пути, связиста, дежурного по переезду, перрону и другие специальности.

Жизнь на детских железных дорогах подразделяется на два отрезка: с октября по апрель и с мая по сентябрь. На первом этапе проводятся теоретические занятия, на втором — учебно-производственная практика. В летний период, если позволяют санитарно-гигиенические условия, организуется оздоровительный лагерь юных железнодорожников с горячим питанием. Практике предшествует так называемый «должностной экзамен», который принимает комиссия, состоящая из инструкторов-педагогов — опытных железнодорожников. Наиболее популярные формы проведения экзамена — деловая игра, теоретические отчёты, викторины.

Ежегодно тысячи девочек и мальчиков участвуют в летней практике на детских железных дорогах. Так, летом 2003 года практику в профильном лагере «Юный железнодорожник» в Нижнем Новгороде прошли 542 школьника. Работали на 250 поездах, перевезли 4474 пассажира и заработали 29 321 рубль. На детской железной дороге в Чите к летней практике было допущено 884 человека, проведено 696 поездов, перевезено 14 794 пассажира. На Новомосковской — должностной экзамен выдержали 947 юных железнодорожников. Количество пассажиров, перевезённых за летний период, составило 21 634 человека, экскурсионным обслуживанием было охвачено 1778 пассажиров, и заработали ребята на перевозках — 179 778 рублей.

Чего же больше на детской железной дороге: игры, отдыха или работы? Исторически сложилось так, что железнодорожники в царской России, а затем и в СССР, были авангардом рабочего класса. Поэтому овладение молодёжью железнодорожными специальностями всячески приветствовалось. И молодёжь самозабвенно отдавалась постижению не только железнодорожных профессий, но и духа железнодорожного братства. Изменилось ли отношение сегодняшних школьников к железнодорожной профессии?

Исследования, проведённые Центральным домом детей железнодорожников — инструктивно-методическим центром по работе с педагогическими кадрами и детьми на железнодорожном транспорте, показали, что лишь один процент выпускников считает это игрой. Для всех остальных — это интересная работа, которую они не променяли бы ни на какой отдых. Характерно, что в своих воспоминаниях выпускники последних лет пишут то же, что и их давние предшественники: «Работал на малой дороге» в такие-то годы.



«Родителей моих убили на войне, и мы с младшим братом остались круглыми сиротами. Воспитывала нас бабушка, она же и привела на Малую железную дорогу. Ей кто-то подсказал, что здесь за детьми могут присмотреть, да и одежонка какая-никакая будет. Одежонку нам действительно выдали — старенькие гимнастёрки, доставшиеся дороге в наследство от фабрично-заводского училища при вагоноремонтных мастерских. А два года спустя, когда нас привели в самое настоящее ателье, всех обмерили и через месяц выдали новенькую форму с погонами, нашим детским восторгом не было границ. Теперь при встрече со взрослыми железнодорожниками мы, малыши, должны были отдавать честь. Сердце замирало от гордости, когда в ответ на наш жест рука взрослого человека взлетала в ответном приветствии.

Прекрасно помню, как праздновали День Победы. Горожане высыпали на улицы. Никто не хотел радоваться в одиночку, была потребность поделиться друг с другом. Когда по радио объявили, что война окончена, все юные железнодорожники, не сговариваясь, собрались на дороге. Центральный парк, где расположена Малая железная дорога, был полон народа. Нас переполнял трудовой энтузиазм, поэтому решили, что наш паровоз будет катать людей. И катали — как могли, доставляли радость горожанам», — Галина Блажиевская (Николаева), работала на Малой Красноярской железной дороге с 1943-го по 1946 год.

Дорогого стоят эти строки. Детская железная дорога — миниатюра большой магистрали. Здесь юные железнодорожники включены в реальный процесс производственных отношений. Удовлетворение личной потребности ребёнка в новизне впечатлений, творческой самореализации, общении, самостоятельности, эмоционально-привлекательной деятельности органично сливается на детских дорогах с профессиональным обучением.

В соответствии с нормативными документами ребята на производственной практике допускаются к управлению локомотивами, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под наблюдением и под личную ответственность взрослых, обслуживающих эти устройства.



Основная форма работы школьников — единая смена, деятельность которой организует Совет смены во главе с начальником, избранным из числа юных железнодорожников. При организации учебно-производственной практики единой смены составляется график работы юных железнодорожников, указывающий должность и год обучения. Ежедневно на рабочих местах проводится инструктаж по должностным обязанностям, безопасности движения поездов и технике безопасности.

Самое серьёзное внимание уделяется теоретической подготовке школьников.

Центральным домом детей железнодорожников, который, к слову сказать, расположен в центре Москвы на Новой Басманной улице в особняке XIX века, разработана специальная методика обучения юных железнодорожников по одному из самых сложных предметов «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном

Юные железнодорожники за работой





транспорте», создана программа обучения, издан первый специализированный учебник для детей и подростков, постигающих основы сигнализации, централизации, блокировки и связи железных дорог. Но мы не забываем, что на детских железных доро-



гах обучение проходят мальчики и девочки от 11 до 17 лет. Поэтому важную роль отводим игровым технологиям, таким, как «Живые схемы», «Снежный ком», «Службная лестница», сказкам и игрушкам.

Юные железнодорожники — прямые наследники старших поколений железнодорожников. Передача молодёжи накопленных знаний —



важнейшая задача при подготовке будущего специалиста. А воспитание личности ребёнка возможно только на основе преемственности культурных традиций. Исследования учёных (Н.С. Дежникова, И.В. Цветкова,

На детских железных дорогах просторные и удобные вокзалы

Е.В. Яковлева и др.) показали, что освоение социокультурного потенциала не может быть пассивным. Только опыт взаимодействия с социокультурной средой даёт возможность молодому человеку в будущем успешно решать производственные и личностные задачи.

С этих позиций была разработана программа подготовки юных железнодорожников по основам автоматики, телемеханики и связи железнодорожного транспорта. Программа определяет объём и характер знаний, умений и навыков, которыми должен овладеть юный железнодорожник в процессе обучения (на обще-техническом уровне и уровне спецподго-

товки); предусматривает единство образовательной и воспитательной функций как основы для овладения ценностями культуры, становления социокультурного опыта, формирования у юных железнодорожников целостного миропонимания и научного мировоззрения. Разработанная система обучения способствует формированию у юных железнодорожников познавательных действий, необходимых для решения творческих задач и самостоятельного приобретения знаний.

Цели программы:

- развитие у обучающихся мотивации к самосовершенствованию, самовыражению через приобщение к железнодорожному делу, истории, культуре, традициям железнодорожного транспорта и детских железных дорог;
- подготовка обучающихся к сознательному выбору профессии по одной из специальностей в области автоматики и телемеханики железнодорожного транспорта;
- обеспечение учащихся прочными знаниями и компетенциями, способствующими их конкурентоспособности на рынке труда и при поступлении в техникумы и вузы железнодорожного профиля.

Программа рассчитана на два года (144 часа в год) и предлагается для работы с юными железнодорожниками второго и третьего годов обучения (разновозрастные объединения детей от 12 до 17 лет).

Программа предусматривает комплексные, интегрированные, коррекционные, тренинговые занятия, занятия-экскурсии, кино-, видеозанятия, лабораторные работы и конференции. Выпускники, прошедшие обучение по данной программе, должны свободно владеть базовым минимумом знаний и компетенций, изложенном в учебном пособии по сигнализации, централизации, блокировке и связи для юных железнодорожников.

Создание программы потребовало разработки научно обоснованной методики обучения основам автоматики, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте с учётом специфики детских железных дорог.



Обучение юных железнодорожников состоит из двух условных этапов. На первом этапе формируются знания теоретических основ автоматики, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте. На втором — практические умения, навыки и компетенции при эксплуатации и обслуживании систем железнодорожной автоматики и телемеханики детских железных дорог.

Научно-исследовательские разработки, сделанные в Центральном доме детей железнодорожников, внедрены на всех детских железных дорогах (предварительно они были апробированы на отдельных железных дорогах). Это позволило повысить качество их эксплуатации, поднять уровень подготовки будущих специалистов, увеличить число выпускников, поступающих в техникумы и вузы на факультеты автоматики, телемеханики и связи железнодорожного транспорта.

На детских железных дорогах работают увлечённые, творческие наставники юной смены, постоянно совершенствующие своё мастерство. Этому способствуют курсы повышения квалификации, которые регулярно проводятся в Российской академии путей сообщения, семинары-совещания на базе Центрального дома детей железнодорожников, участие во всероссийских и международных мероприятиях, обмен опытом работы с коллегами, поездки на детские железные дороги ближнего и дальнего зарубежья.

Недавно состоялась встреча с нашими давними украинскими друзьями. Чествовали Харьковскую детскую железную дорогу — победителя Всеукраинского смотра-конкурса. Встреча с харьковчанами была очень плодотворной и полезной. Символично, что центральный вход Детской железной дороги расположен напротив проходной завода «ФЭД», хорошо известного всем педагогам.

Общественно полезный, производительный труд — важнейший фактор, обеспечивающий успех трудового воспитания и подготовки школьников к самостоятельной жизни. Вместе с тем трудовая подго-

товка сегодня должна быть дополнена экономической. Это хорошо понимают на детских железных дорогах, в деятельность которых всё настойчивее входят новые экономические отношения.

Так, в Забайкалье комплектование групп юных железнодорожников проводится на договорных условиях. Забайкальская железная дорога финансирует проезд ребят к месту проведения практики, питание детей и сопровождающих лиц на месте, а также проживание в лагере труда и отдыха.

Детские железные дороги заключают договоры со службами занятости молодежи, которые выплачивают школьникам настоящую заработную плату. А в Красноярске разработали и утвердили на Совете дороги специальное положение о материальном поощрении юных железнодорожников, которые месяц проработали без замечаний.



Деньги небольшие, но уверенности и самоуважения к себе это добавляет: «Меня отметили, я справился!»

У ребят, обучающихся на детских железных дорогах, есть возможность проявить себя и в других областях. Здесь работают кружки технического, спортивного и эстетического направлений, изо- и фотостудии, театры и музеи, есть вокально-инструментальные ансамбли и агитбригады, открыты автомотошколы, проводится научно-исследовательская работа.

Техническое творчество юных железнодорожников — реальная подготовка к продуктивной деятельности в народном хозяйстве страны: на транспорте, в промыш-

Пассажирский поезд Новомосковской детской железной дороги



шленном производстве, науке и технике. Деловая, практическая направленность конструкторской, изобретательской, рационализаторской работы, создание действующих моделей и макетов — настоящая переходная ступень от игры в «паровозик» к управлению локомотивом.

Только на Новомосковской детской железной дороге, что в Тульской области, юные техники имеют около сорока наград за участие в мероприятиях различного уровня: от городских до международных. Есть в копилке медали ВДНХ СССР и ВВЦ России, именные часы министра путей сообщения. Среди экспонатов — электрическая схема важнейших путей сообщения страны, над которой трудились более ста участников кружка «Автоматика и телемеханика»; стенд для испытаний железнодорожных моделей с длиной главного пути 12 м 34 см и шириной колеи 16,5 мм; коллективный конструктор «Юные мостостроители», из которого собран мост размерами 2500×500×400 мм и весом 30 кг; электрические часы с курантами, установленные на привокзальной площади детской железной дороги, которые признаны одной из главных достопримечательностей города. Часы имеют три циферблата. Отливка колоколов и сварка несущей колонны часов выполнены шефами — локомотивным депо станции Узловая.

Созданию модели, макета, диорамы, введению каких-либо новшеств на детской железной дороге предшествует исследовательская работа. Инициаторами научных изысканий порой становятся сами юные железнодорожники. Так, ребята из Новомосковска с энтузиазмом изучали колебания пассажиропотока на своей дороге, устанавливали причины его спада и пика. Оказалось, что наибольшее количество пассажиров приходится на время, когда у юных железнодорожников перерыв. Пришлось перерабатывать график движения поездов, принимать меры по повышению эффективности планирования своей деятельности.

Впечатляют достижения юных железнодорожников в области спорта. В Красноярске они завоевали 60 медалей по мотоспорту, успешно работает автошкола в г. Свободном Амурской области, покоряют скорость картингисты на малой дороге в Иркутске. Но какими бы выдающимися ни были результаты в спорте или искусстве, главный успех для них — победа на конкурсе «Лучший по профессии», который проводится раз в два года в рамках сетевых (всероссийских) слётов юных железнодорожников. Победитель слёта награждается именными часами министра путей сообщения и имеет преимущественное право при по-

ступлении в любой железнодорожный вуз страны.

В 2002 году победитель конкурса в номинации «Лучший дежурный по станции» Алексей Макухин, воспитанник детской Восточно-Сибирской железной дороги, был награждён по линии Президентской программы «Одарённые дети». В 2003 году призёр конкурса в номинации «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте» Булавцев Алексей из Подмосковного Кратова стал стипендиатом губернатора Московской области.

Вот так разнообразно и интересно живут на малых дорогах страны юные железнодорожники. Увлечённо трудятся и педагоги-наставники, среди которых есть лауреаты и призёры ВДНХ СССР и ВВЦ России, всероссийских и международных выставок, конкурсов, в том числе и престижного Всероссийского конкурса «Сердце отдаю детям», «Отличники просвещения», «Почётные железнодорожники». Их узнают на улицах городов, в которых они живут, и с охотой приводят к ним на занятия своих детей.

Потому торопитесь, ведь пассажиров, отправляющихся до станции Счастливое Детство на каникулы, просят занять свои места. И это отнюдь не вымышленное название. Именно так называется одна из станций детской железной дороги в Красноярске. Здесь всё по-настоящему: любовь к железнодорожному транспорту, дружба на долгие годы, сбывшаяся мечта, с которой едут в дальние края тысячи девочек и мальчиков, пап и мам, бабушек и дедушек. Через год с небольшим детским железным дорогам России исполнится 70 лет. Так «вей, «Ветерок», песню неси, пусть её слышат все на Руси». **НО**

