

И.В. Благоразумов¹, П.А. Багойко¹

¹*Забайкальский институт железнодорожного транспорта, г. Чита, Российская Федерация*

ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ. РЕКОНСТРУКЦИЯ ЧИТИНСКОЙ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Аннотация. В статье описываются детские железные дороги, их цели и задачи. Детская железная дорога – это инженерное сооружение, выполняющее учебную, профориентационную и транспортную роли. Заглавной темой статьи является реконструкция Читинской детской железной дороги. Основной идеей является разработка комплекса «Читинская детская железная дорога», который будет включать в себя различные сооружения, таким образом получая огромный потенциал для развития и функционирования в г. Чита. Проработаны несколько вариантов удлинения после реконструкции, а также варианты модернизации территории, находящейся рядом с железной дорогой.

Ключевые слова: железная дорога, реконструкция, проблема, удлинение, развитие.

I. V. Blagorazumov¹, P. A. Bagoyko¹

¹*Zabaikal Institute of Railway Transport, Chita, the Russian Federation*

CHILDREN'S RAILWAYS IN RUSSIA. RECONSTRUCTION OF CHITA CHILDREN'S RAILWAY

Abstract. The article describes children 's railways, their goals and objectives. The Children 's Railway is an engineering structure that performs training, career guidance and transportation roles. The title theme of the article is the reconstruction of the Chitin Children 's Railway. The main idea is the development of the Chita Children 's Railway complex, which will include various structures, thus gaining huge potential for development and functioning in Chita. Several options for extension after reconstruction have been worked out, as well as options for modernization of the area near the railway.

Keywords: railway, reconstruction, problem, extension, development.

Введение

Детская железная дорога — это учебно-воспитательное учреждение для детей школьного возраста на железнодорожном транспорте, способствующее развитию у подрастающего поколения технического творчества и железнодорожного моделизма, интереса к железнодорожным специальностям.

Первые детские железные дороги в СССР были открыты в 1935 году в Тбилиси и в 1937 году в подмосковном поселке Кратово (ныне Малая Московская железная дорога). До 1941 года число детских железных дорог увеличилось до 20. В годы Великой Отечественной войны многие из них попали в зону оккупации и были разрушены. Однако к 50-м годам часть малых дорог была восстановлена, а также началось строительство новых.

К 1991 году в СССР функционировало пятьдесят детских железных дорог с общей протяженностью рельсовых путей около 150 км, действовало свыше трех тысяч кружков «Юный железнодорожник», в которых занимались около пятидесяти тысяч учащихся. За период летней практики по детским железным дорогам проходило до 15 тысяч пассажирских поездов, которые перевозили свыше двух миллионов пассажиров. После распада СССР на территории России функционировали 22 малые железные дороги с общей протяженностью рельсовых путей около 70 км. На дорогах работали более 16 тысяч юных железнодорожников, ежегодно поезда малых дорог перевозили более 250 тысяч пассажиров.

Всего на территории бывшего СССР с середины тридцатых годов прошлого века по настоящее время были построены 77 детских железных дорог. Самое большое количество - на пространстве бывшей РСФСР - 28 дорог, из них по настоящее время действуют 25 дорог.

На втором месте по количеству детских дорог идет Украина - 17, из них действующих 8. замыкает «тройку лидеров» Казахстан. Здесь были построены 14 дорог, в настоящее время почти все они закрыты, действуют только три дороги, но они обслуживаются взрослыми. Детские дороги функционировали также: две - в Азербайджане, две - в Армении (в настоящее время одна - в Ереване), две - в Белоруссии (действует одна в Минске), четыре - в Грузии, одна - в Латвии, три - в Литве, одна - в Туркменистане, три - в Узбекистане.

История Читинской детской железной дороги

16 мая 1971 года после завершения пионерского парада в парке на берегу реки Читинки (ныне р. Чита) состоялся митинг, посвященный началу строительства читинской детской железной дороги.

В строительстве дороги принимали участие студенты Читинского техникума железнодорожного транспорта, учащиеся школ города, а также подразделения Читинского отделения Забайкальской железной дороги. За два с половиной месяца были построены две станции - Спортивная и Пионерская и 3,5-километровый участок пути, связавший их.

Торжественное открытие дороги намечалось на 2 августа 1971 года.

К сожалению, в тот день оно не состоялось - за несколько часов до начала митинга пошел проливной дождь. Сила его была такова, что река Читинка вышла из берегов. Таких наводнений в Чите еще не было, под воду ушел весь маршрут ДЖД.

После схода воды дорога оказалась сильно повреждена. Восстанавливать пришлось размытую насыпь, станции, аппаратуру СЦБ и линии связи. На это ушел почти месяц. Первых пассажиров Малая Забайкальская смогла принять лишь 2 сентября 1971 года.

Дорога располагалась практически в центре города и проходила по территории, где в скором времени планировалось начать строительство Мемориала Памяти воинам-забайкальцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. В связи с этим было принято решение перенести железнодорожные пути Малой дороги от города до посёлка Каштак вдоль реки Читинки. Практически весь путь был проложен заново, от прежней дороги осталась лишь станция Спортивная и первый километр пути. В путь, который теперь имел протяженность 6 км, были уложены рельсы Р43,Па (1936 г.), а также рельсы выпуска 1911 г. и др.

Для эффективного привлечения молодежи и формирования потенциального кадрового резерва, укрепления имиджа компании в глазах подрастающего поколения в рамках программы профессиональной ориентации детей Читинская детская железная дорога реализует образовательную программу дополнительного образования детей по железнодорожным специальностям. ДЖД имеет важное социальное значение для образовательного процесса, организации досуговой и внеурочной деятельности школьников. Для широких слоев населения ДЖД является потенциально привлекательным объектом, как с точки зрения проведения свободного времени, так и в качестве учреждения, обеспечивающего дополнительное образование для детей и подростков, а также возможность определиться с выбором будущей профессии. Социальный статус ДЖД способствует увеличению числа детей и подростков, привлекаемых в ДЖД, что в дальнейшем обеспечивает потребности по формированию кадрового резерва для ОАО «РЖД».

В 2009 года протяженность дороги сократилась до 3,7 километра, был демонтирован разъезд. В настоящее время по детской железной дороге курсирует один поезд, две станции - Поречье, Северная и остановочная платформа Солнечная.

В 2011 году начата реконструкция детской дороги - первый этап - строительство административно-производственного здания и 3-х этажного здания гостиницы на 120 мест с помещениями досугового центра и столовой на 60 посадочных мест. В декабре 2012 года первый этап строительства сдан в эксплуатацию. Детская дорога получила дополнительно 4 учебных кабинета, оснащенных современным оборудованием, выставочный зал, конференц-зал на 220 мест, современную столовую, комфортную гостиницу для юных железнодорожников с линейных станций, кабинеты для кружковой работы. На станции Поречье

произведена замена верхнего строения пути, уложена тротуарная плитка и возведен навес для пассажиров.

В 2013 году в рамках подготовки к ассамблее начальников дорог выполнен второй этап строительства – реконструкция станции Поречье, благоустройство и ограждение территории, реконструкция посадочной платформы, устройство навеса над посадочной платформой, благоустройство территории центрального входа.

Все это позволило увеличить объемы теоретической подготовки юных железнодорожников, увеличить количество кружков и обучающихся, помогает расширить проводимую на Забайкальской железной дороге профориентационную работу. Однако прохождение летней производственной практики юных железнодорожников ограничено отсутствием рабочих мест.

Основной частью ДЖД является узкоколейная железнодорожная линия, на которой проходят практические занятия юных железнодорожников (в летний период). В остальное время года на ДЖД проводится теоретическое обучение детей. Детские железные дороги стараются как можно сильнее приблизить к прототипу — железным дорогам общего пользования. Поэтому на ДЖД, насколько возможно, используется такое же оборудование, как и на настоящих железных дорогах. Принятые на ДЖД правила эксплуатации также максимально приближены к правилам эксплуатации железных дорог общего пользования.

Состояние железной дороги на сегодняшний день

Существующий участок пути от ст. Поречье до ст. Северная вдоль реки Чита, имеет длину 3.75 км, колеи 750 мм с рельсами Р-18, Р-24 1911-13 годов выпуска, тип ЗА 1936-1940 годов, дефектность которых 100%. 5 железобетонных труб и один мост с ездой поверху. С момента ввода в эксплуатацию в 1971 году работы по капитальному ремонту пути и искусственных сооружений не проводились /3/. За 49 лет полностью изменилась городская инфраструктура, рельеф местности, прилегающей к перегону. Часть искусственных сооружений утратили актуальность или не справляются с пропуском паводковых вод, поток которых, в связи с появлением двух городских микрорайонов, граничащих с ЧЖД, значительно увеличился. Железнодорожный путь с таким типом рельсов не является препятствием для пересечения его автомобильным транспортом и как следствие, земляное полотно подвергается постоянному разрушению.

Реконструкция железной дороги и варианты модернизации близлежащих территорий

Основной задачей реконструкции является создание и внедрения в городскую среду комплекса «Читинская детская железная дорога», который будет выполнять различные функции: культурно-воспитательная, транспортная, социальная, образовательная, спортивная и другие.

В ходе реконструкции необходимо решить все сложившиеся проблемы, путем замены ВСП, ограждения дороги и создания переездов, реконструкции ИССО [4].

Вторым пунктом в развитии железной дороги является ее удлинение.

Основной проблемой удлинения ДЖД является пересечение улицы Ковыльной. Для решения данной задачи два варианта: переезд через улицу и мост. В ходе анализа автомобильного движения было выявлено, что установка переезда очень сильно повлияет на транспортную ситуацию улицы. Следовательно, необходимо установить мост, так как данная конструкция пересечения является наиболее выгодной и пригодной для данного типа местности, а также не будет создавать проблем на сильно загруженной транспортом улице.

Для выполнения задачи удлинения разработаны 3 варианта, которые наиболее эффективно будут преумножать и дополнять функционал ДЖД. Все три варианта пересекают улицу Ковыльная и автодорогу Байкал (рис. 1, рис. 2).

Первый вариант полностью вернёт потерянную после укорочения транспортную функцию и свяжет п. Каштак с центром города Чита. Данный маршрут будет ориентирован на дачников. При этом на конце маршрута можно построить еще один многофункциональный

центр «Кванториум», который позволит улучшить учебную, воспитательную и профориентационную функции дороги.

Второй вариант в перспективе свяжет стальной магистралью Мемориал боевой и трудовой славы забайкальцев и новый парк «Забайкальские ворота» Таким образом, все желающие смогут уехать в парк из центра города, а затем вернуться обратно.

Третий вариант включает в себя два предыдущих и сможет существенно повысить функционал и привлекательность Детской железной дороги.

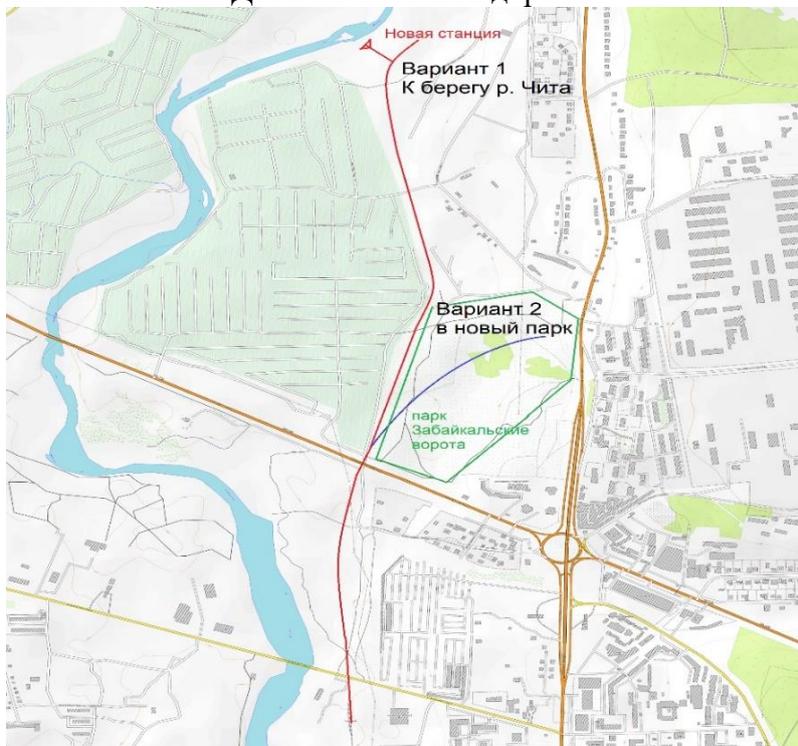


Рис. 1 Варианты будущего удлинения от ст. Северная

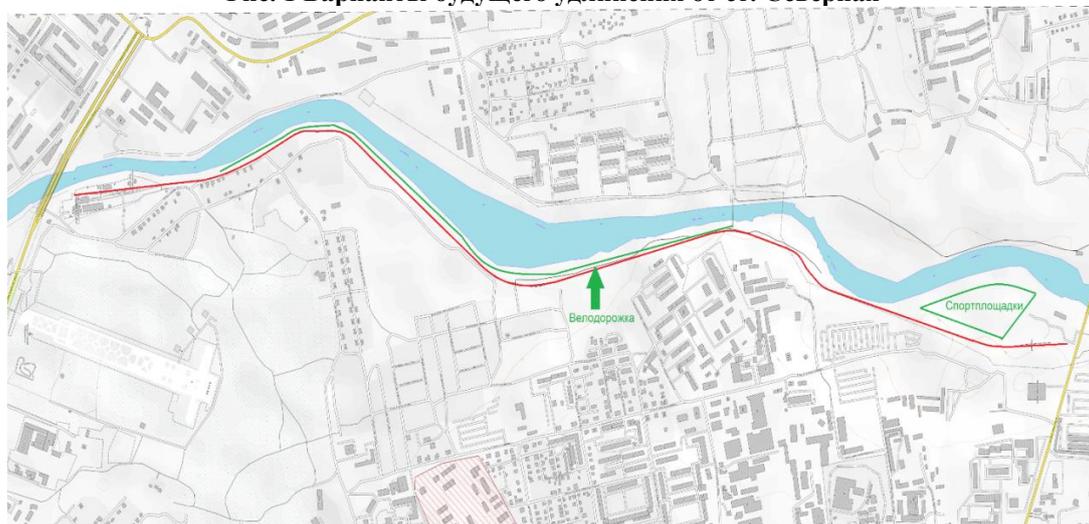


Рис.2 Модернизация вокруг существующего пути

Для привлечения еще большего внимания к Детской железной дороге и повышения ее роли в развитии города Чита предусмотрено устройство велодорожек наверху дамбы р. Читы от ст. Поречье до навесного пешеходного моста, данный маршрут очень популярен у местных велосипедистов и бегунов. А также создание спортивных площадок для занятий мини-футболом, волейболом, баскетболом, теннисом в районе станции Северная.

Заключение

Таким образом, Детская железная дорога имеет богатую историю и способна выполнить большое количество задач, а также сыграть большую роль в развитии города Чита.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. СП 37.13330.2012 «Промышленный транспорт».
2. Интернет-ресурс Park-zabvorota.ru.
3. Непомнящих Е.В., Кирпичников К.А., Афанасенко С.Н. Путевой инструмент // Учебное пособие для студентов специальности 270204.65 «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» / Иркутский университет путей сообщения, Забайкальский институт железнодорожного транспорта - филиал. Чита, 2011.
4. Непомнящих Е.В., Клочков Я.В., Афанасенко С.Н., Кирпичников К.А., Евсеева Ю.В. Анализ элементов бесстыкового пути в сложных условиях забайкальской железной дороги // В сборнике: Организация безопасности на транспорте / Межвузовский сборник научно-методических трудов. Забайкальский институт железнодорожного транспорта. Чита, 2015. С. 229-235.

REFERENCES

1. SP 37.13330.2012. *Promyshlennyy transport* [Industrial transport].
2. Internet resource Park-zabvorota.ru
3. Nepomnyashchikh E.V., Kirpichnikov K.A., Afanasenko S.N. *Putevoi instrument* [Travel tool]. Textbook for students of the specialty 270204.65 "Construction of Railways, track and track management" / Irkutsk University of railway transport, Zabaykalsky Institute of railway transport-branch. Chita, 2011.
4. Nepomnyashchikh E.V., Klochkov Ya.V., Afanasenko S.N., Kirpichnikov K.A., Evseeva Yu. V. *Analiz elementov besstykovogo puti v slozhnykh usloviyakh Zabaikal'skoy zheleznoy dorogi* [Analysis of elements of a joint-free way in difficult conditions of the TRANS-Baikal railway]. *V sbornike: Organizatsiya bezopasnosti na transporte* [In the collection: Organization of transport security] / Intercollegiate collection of scientific and methodological works. Zabaikalskij Institute of railway transport. Chita, 2015. pp. 229-235.

Информация об авторах

Благоразумов Игорь Викторович – к.т.н., доцент кафедры «Строительство железных дорог», Забайкальский институт железнодорожного транспорта, г. Чита, e-mail: Zabdir_60@mail.ru

Багойко Петр Александрович – студент 5-го курса специальности «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», Забайкальский институт железнодорожного транспорта, г. Чита, e-mail: Vagoiko1@mail.ru

Authors

Igor Viktorovich Blagorazumov - Ph.D., associate professor of the department "Construction of Railways", Zabaikal Institute of Railway Transport, Chita, e-mail: Zabdir_60@mail.ru

Pyotr Aleksandrovich Bagoiko - 5th year student of the specialty "Construction of Railways, Bridges and Transport Tunnels", Zabaikal Institute of Railway Transport, Chita, e-mail: Vagoiko1@mail.ru

Для цитирования

Благоразумов, И. В. Детские железные дороги России. Реконструкция Читинской детской железной дороги [Электронный ресурс] / И.В. Благоразумов, П.А Багойко// Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2020. – №3. – Режим доступа: <http://mnv.irgups.ru/toma/28-20>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 20.05.2020).

For citation

Blagorazumov I.V. Bagoyko P.A. *Detskie geleznie dorogi. Rekonstrukciya Chitinskoy detskoy geleznoy dorogi*. [Children's railways in Russia. Reconstruction of Chita children's railway] *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2020. – no. 3. [Accessed 20/05/20]