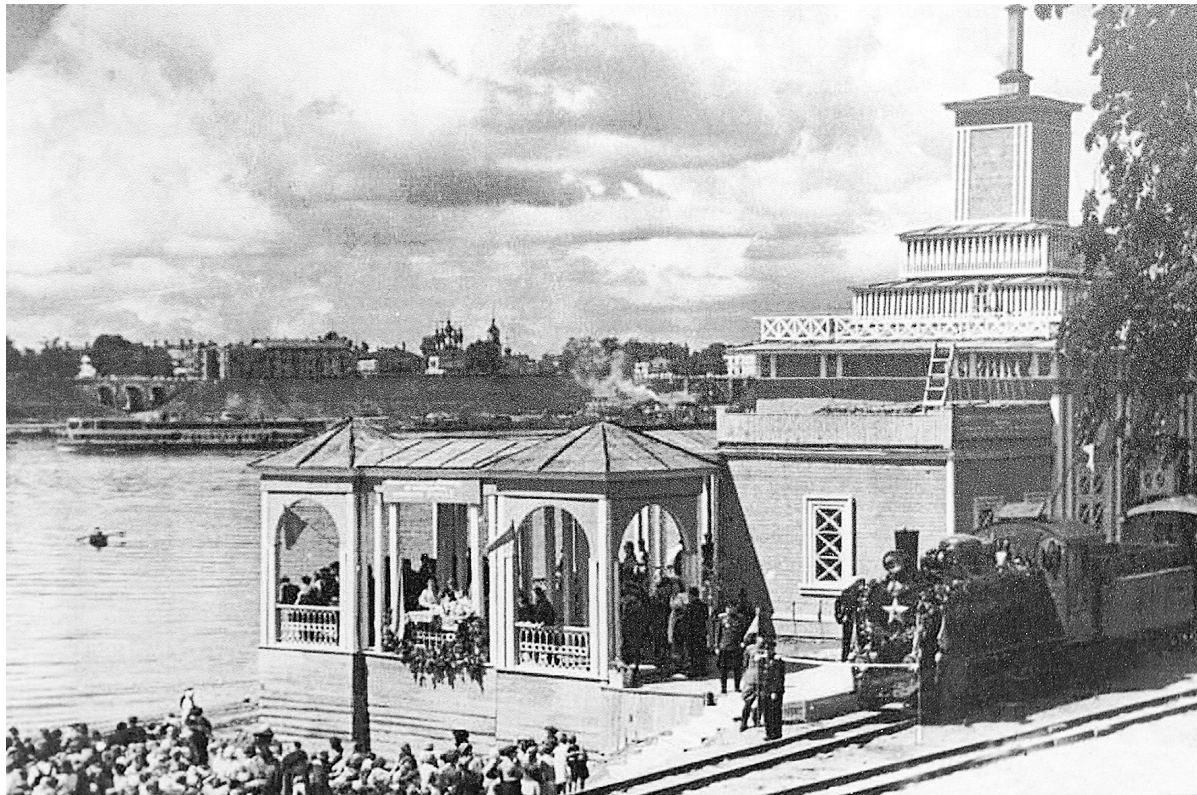




↓
Перед рейсом. 1991 год.

После Великой Отечественной войны в Ярославле началось необычное строительство. По левому берегу Волги пролегали железнодорожные пути. А 7 июля 1946 года на станции Родина собравшиеся на торжественный митинг представители городской власти, общественных организаций и пионеры встречали украшенный цветами и гирляндами из дубовых веток паровоз, тащивший за собой новенькие голубые вагоны.



↓
На станции Родина 7 июля 1946 года.

Детской железной дороге – 80

■ Тимофей ВАСИЛЬЕВ

По берегу Волги

В строительстве дороги принимали участие рабочие промышленных предприятий города. Локомотивы сделали на паровозоремонтном, пассажирские вагоны – на Урочском заводе. Газета «Северный рабочий» писала: «...сооружено земляное полотно, построены четыре искусственных сооружения, уложено до шести километров путей, шесть стрелочных переводов, шесть стрелочных постов, построено свыше пяти километров столбовой линии связи, подвешено около 20 проводо-километров линии связи, сигнализации и блокировки...» К важному делу привлекли известных архитекторов. Здание вокзала станции Родина спроектировала архитектор Александра Матвеева, станции Волга – Константин Некрасов, станции Победа – Елизавета Тильш.

«Малая Северная» – Ярославская детская железная дорога оказалась прекрасным подарком для детей, выросших в тяжелое военное время. Начальник строительства дороги Гнусов говорил: «Вся работа направлена к тому, чтобы

обеспечить детям счастливое и радостное детство и юность, вооружить их знаниями, воспитывать из них поколение достойное!»

Второе рождение

Молодое поколение ярославских школьников занималось на Детской железной дороге с удовольствием. Здесь ребята осваивали «взрослые профессии» – осмотрщиков вагонов и дежурных по станции, монтеров пути и проводников, диспетчеров и машинистов. Протянувшись по низкому волжскому берегу дорога работала 12 лет, но из-за строительства Горьковского водохранилища уровень воды в Волге резко повысился, железнодорожные пути размыло, и в 1958 году дорогу пришлось закрыть. Свое второе рождение Ярославская детская железная дорога получила в Яковлевском бору в 1970-м.

Новые железнодорожные пути протянулись на 3,2 километра. Поезд следовал от станции Пионерская до станции Луговая с небольшой остановкой на платформе Зеленая. В 1984 году на Детской железной дороге появилось локомотиво-вагонное депо.

– Работа Детской железной дороги все эти годы играла огромное значение в воспитании молодого поколения ярославцев, организации его досуга, – подчеркивает первый заместитель мэра Ярославля Вячеслав Гаврилов. – Помню, как школьником с удовольствием приходил сюда, это были завораживающие минуты. Потом мы приводили сюда своих детей.

XXI век «Малой Северной»

В начале третьего тысячелетия пришло время обновлений. Осенью 2007 года Детская железная дорога закрылась на масштабную реконструкцию. Деревянные шпалы заменили на современные – бетонные, вдоль всего пути проложили оптоволоконную линию связи, реконструировали станции. Теперь путь следования поезда стал длиннее, протяженность увеличилась до 5,7 километра, а сверху он напоминает подкову. Появились новые остановки – платформа Юбилейная неподалеку от деревни Игнатово и станция Яковлевская, которая находится буквально в 70 метрах от станции Пионерская. В 2008 году после завершения реконструкции Ярославская детская железная дорога

лавская детская железная дорога была вновь открыта.

Каждый год здесь проходят обучение около 800 школьников из Ярославля и области. С осени до весны они осваивают профессии в теории, а летом закрепляют полученные знания на практике.

Паровозик на дровах

Три десятка лет ярославцев, приводивших детей на Детскую железную дорогу, встречал памятник паровозу серии Гр-332. На фоне локомотива любили фотографироваться, по нему, как по аттракциону, лазили малыши. В феврале 2018 года паровоз, выпущенный в далеком 1951 году в немецком городе Бабельсберге и долгое время возивший грузы по узкоколейным дорогам Советского Союза, сняли с постаментов и со всеми почестями отправили в Северную столицу. Там в депо Санкт-Петербург-сортировочный работает Алексей Грук – паровозных дел мастер. Единственный на всю страну специалист поставил наш паровозик «на ноги».

– Пришлось полностью заменить тендер паровоза Гр-332, – рассказал Алексей. – Листы металла

проржавели насквозь, поверху они были обшиты железом и покрашены. Восстанавливали и рамы дверей и окон. Двигателя у паровоза не было, в кабине машиниста были сняты все бронзовые детали.

Теперь старичок вполне работоспособен и по праздникам на Детской железной дороге возит пассажирские составы. Работает он в отличие от своих больших «родственников» на дровах. Гудок паровоза Гр-332 ярославцы слышат издали. В клубах его пара любят фотографироваться и взрослые, и дети.

Юбилейный сезон

1 мая 2026 года на Ярославской детской железной дороге торжественно открылся юбилейный, 80-й сезон. За эти годы маленькое путешествие по дороге совершили более двух миллионов пассажиров, и многие выпускники связали свои судьбы с железнодорожным транспортом. Узнать об истории «Малой Северной» можно в эти дни в Музее истории города Ярославля имени Владимира Извекова, 4 мая там открылась выставка «80 лет Ярославской детской железной дороге». ■



↓
Первый рейс юбилейного, 80-го сезона.



↓
Старый паровоз готов отправиться в путь.