

Паровоз, да не тот

Рузин А.

История – это не математика. Если в математике дважды два равнялось четырем еще во времена Эвклида и так будет до конца существования мира, то в истории – наоборот. Тут все зависит от политических настроений ее пишущих и допускающих написанное в печать. Кровавый император Николай II теперь стал безвинно убиенным великомучеником, а Ленин из всенародного кумира превратился в агента германского генштаба.

Но это вопросы, так сказать, глобальные. Я же хочу коснуться локального – таганрогского. Речь пойдет о паровозе-памятнике, стоящем на площади Восстания.

Установлен он был в начале 60-х годов в ознаменование событий, происшедших на этом месте утром 19 января (1 февраля) 1918 года, в честь которых площадь и получила свое название. А случилось вот что.

В здании вокзала засели юнкера, выбить которых восставшим под руководством большевиков рабочим никак не удавалось. Тогда машинист Аким Картамышев и кочегар, по данным краеведа М.Киричек, В.Донченко, а по данным Л. Абрамова и В. Брюховецкого – Н.Донченко (мне же известно, что звали его Петром Донченко) пустили в здание вокзала паровоз с двумя пульмановскими вагонами.

Тут следует сказать, что пульмановскими называются крытые четырехостные вагоны заводов Пульмановской вагоностроительной компании в предместьях Чикаго в США, появившиеся на железных дорогах СССР в начале 30-х годов.

Значит, в 1918-м быть такого никак не могло. Далее, по одним источникам, оба вагона были с дровами, по другим – один с дровами, другой – с нефтью. Но для нефти нужна была цистерна, а не крытый вагон. И, наконец, Л. Абрамов и В. Брюховецкий пишут:

«...Вскоре раздался оглушительный взрыв. Перрон и вокзал были застланы дымом и паром. Паровоз врезался в стену здания, изрыгая дым и плямя. Белые, обезумевшие от страха, стали выскакивать из здания, прыгая в окна, но тут же падали, сраженные пулями красногвардейцев. Вокзал был взят восставшими рабочими».

А вот М. Киричек утверждает: «...Взрыва не произошло, но фохот так напугал юнкеров, что они стали выбегать из здания, попадая под пулеметный огонь...».

Наконец Я. Г. Гришков в книге «Таганрог» издания 1971-го и 1977 годов утверждает: «...Паровоз выскочил на перрон и с грохотом ударился в стену здания, при этом взорвался котел паровоза. Охваченные смертельным ужасом белогвардейцы стали разбегаться, преследуемые огнем перешедших в атаку красногвардейцев».

В книге «Таганрог» 1948 года М. Н. Корчин вообще упоминает об этом очень коротко: «...К этому времени другая свободная боевая дружина, преимущественно состоявшая из большевиков и рабочих Балтийского завода, котельного и железнодорожников, пустила паровоз и пульман (один! – А.Р.) на станцию железной дороги...»

Так как же было в действительности?

Теперь о самом паровозе. На пьедестале стоит паровоз, на крыльях (так паровозники называют борта будки машиниста – за правым крылом сидит машинист, за левым – помощник) которого написано «Юп-4504» и стоит вензель Екатеринбургской железной дороги. Дорога в то время действительно была Екатеринбургской, а вот паровоза серии «Юп-» я, проработав 13 лет на железной дороге, в ее истории не знаю.

Том 6-й книги «Подвижной состав» Технического справочника железнодорожника содержит перечень всех паровозов, выпускавшихся в царской России и в СССР с 1897-го по 1955 год, когда в СССР был прекращен выпуск паровозов, и там такой серии нет.

Нет ее и в справочнике В. А. Ракова «Локомотивы железных дорог Советского Союза» издания 1955 года, где описываются все паровозы русских железных дорог, построенные в период с 1845-го по 1917 год, советские паровозы, выпущенные с 1917-го по 1955 год, а также паровозы заграничного типа, поступившие на железные дороги, Советского Союза в 1938-1951 гг.

По внешнему виду на площади стоит паровоз серии «Эш» или «Эг». Такие железные ветераны заказаны в 1920 году в Швеции и в Германии по чертежам Луганского завода. Отличаются они друг от друга, только индексами и номерами: паровозы шведской постройки имели индекс «щ» и номера с 4001-го по 4115-й, германской – индекс «г» и номера с 5001-го и выше.

Так что и по номеру «4504» непонятно что стоит на площади. Первый такой паровоз был выпущен 30 июля 1921 года, последний – 14 марта 1923г. Понятно только, что в 1918 году такого паровоза быть не могло.

В конце 50-х – начале 60-х годов в паровозном депо Таганрога я был мастером, инженером-теплотехником, инженером по ремонту, заместителем начальника депо по ремонту. По образованию я инженер-механик путей сообщения – в 1955 году закончил паровозное отделение механического факультета Ростовского-на-Дону института инженеров железнодорожного транспорта.

Вместе со мной в то время в депо работали братья машинист-инструктор Анатолий и мастер подъемочного ремонта Леонид Иванович Штанько, дед которых – машинист паровоза Штанько (имени и отчества я, к сожалению, не помню) был непосредственным участником описанных событий.

От них я узнал, что в здание вокзала была пущена «щука» – паровоз серии «Щ» выпуска 1910 года. К моменту установки памятника такого паровоза в депо Таганрог уже не было. Но зато и в депо Таганрог, и в железнодорожных цехах таганрогских заводов были очень похожие на «щуку» «овечки» – паровозы серий «0» (основной локомотив Императорских железных дорог с парораспределением Джоя выпуска 1897 года) и «0й» (с парораспределением Вальсхерта, 1901 года).

Вот один из них и следовало бы поставить на пьедестал, чтобы хоть как-то сохранить историческую истину.

Комментарий

Эхо октябрьских событий 1917 года в столице прокатилось по всей России. Эти события назвали Великой Октябрьской социалистической революцией. Активно включились в борьбу за власть различные партии и в Таганроге. Кульминационным периодом тех революционных брожений стали в нашем городе январские дни 1918 года, когда завязались бои между вооруженными отрядами рабочих и юнкерами.

В память о том времени был установлен паровоз на площади Восстания. Теперь мы более критически относимся к октябрьским дням 1917 года, произошедшим затем переменам. Интересные исследования о паровозе-памятнике А.Л.Рузина мы предлагаем вниманию читателей.