

На паровозе сквозь историю

Власенко В.

Как театр начинается с вешалки, так и город начинается с вокзала. Собираясь по делам в Ростов, на рыбалку или на дачу, мы назначаем своим попутчикам встречу у паровоза». И мало кто задумывается, что это за паровоз и почему здесь установлен.

В феврале 1918 года в городе шли бои за установление советской власти. В здании вокзала засели хорошо вооруженные каледины, и тогда было решено запустить в качестве тарана паровоз с двумя вагонами. В конце концов белые отступили в сторону Ростова.

Но что же это за паровоз и откуда он взялся? Ведь когда создавали мемориал (а было это в 1976 году), не сохранилось ни одного парового локомотива дореволюционной постройки. Поэтому из депо Дербент Северо-Кавказской железной дороги взяли списанный старый паровоз. Его притащили в Батайск, где сняли все, что еще могло пригодиться для ремонта. По прибытии в Таганрог паровоз лишился своей неотъемлемой части – тендера (емкости для воды, топлива и смазочных материалов). Чтобы максимально отобразить ту эпоху, на буферном бруске восстановили буфера и винтовую сцепку. Будка паровоза увенчалась вензелем Екатерининской железной дороги и литерами Юп-4504.

Вот здесь и начинаются загадки. Мало-мальски разбирающийся в паровозах специалист опознает в таганрогском паровозе одну из разновидностей легендарной русской серии «Э». Откуда же взялся Юп? Определить какой именно серии паровоз был пущен в вокзал, сегодня вообще не представляется возможным. На барельефе, находящемся на стене здания вокзала Таганрог-II, изображен паровоз пассажирской серии «Б». Но само изображение позаимствовано с фотографии крушения 1913 года!

В результате проведенного в 1912 году упорядочения обозначений серий паровозов в России (а обозначались они буквами в отличие от других стран, где для этой цели использовали комбинацию цифр) не хватило алфавита, включая «ижицу» и «фиту», но буква «Ю» не фигурировала. До 1912 года, когда и частные, и государственные дороги обозначали свои локомотивы как Бог на душу положит, буква «Ю» обозначала паровоз, позднее переименованный в «Щ». Скорее всего фотография «Щуки» в фотоальбоме Екатерининской железной дороги и побудила вместе с вензелем перенести на будку фальшивый номер.

Настоящая серия и номер нашего паровоза – «Эг 5504». Построен он на Берлинском машиностроительном заводе (ВМАГ), бывшем Шварцкопф, в 1922 году (отсюда и индекс «Г»), История создания этого замечательного локомотива началась в 1909 году. В связи с возросшим объемом перевозок Владикавказская железная дорога (управление в Ростове-на-Дону) подняла вопрос о постройке паровозов нового типа. И в 1912 году на Луганском паровозостроительном заводе начался выпуск паровозов серии «Э». По своим показателям локомотив оказался настолько удачным, что выпускался с небольшими изменениями в течение 40 лет! Показатель, достойный занесения в Книгу рекордов.

За годы строительства в конструкцию паровоза вносились различные изменения. Поэтому к «Э» добавлялись индексы «У» (усиленный), «М» (модернизированный), «Р» (реконструированный). Сегодня несколько «Эр» еще трудятся в депо Санкт-Петербург-Сортировочный.

Так уж сложилось, что судьбы машин тесно переплелись с судьбами людей, на них работавших.

1 июля 1935 года молодой машинист депо Славянск Петр Кривонос на паровозе серии «Эу» провел тяжелый состав с донецким углем с технической скоростью 31,9 км/час вместо установленных 23 км/час. Так на транспорте началось «кривоносовское движение». Сегодня знаменитый паровоз стоит на постаменте в Славянске.

Особую роль сыграли паровозы серии «Э» в Великой Отечественной войне. Благодаря малой нагрузке на рельсы, экономичности, простому управлению и ремонту они оказались идеальными прифронтовыми локомотивами. Из них формировались колонны особого резерва, которые могли долго обходиться без обслуживания в депо. На станции Марцево живет ветеран-локомотивщик Юрий Александрович Матвеевский, прошедший всю войну со своим отцом на паровозе серии «Эм».

Желающие подробнее ознакомиться с паровозами могут это сделать в Ростове-на-Дону на ст. Гниловская. Здесь расположился один из семи музеев железнодорожной техники России.

Силами энтузиастов спасены от уничтожения не только несколько разновидностей серии «Э», но и другие уникальные экземпляры отечественного локомотиво- и вагоностроения.

ЦГТБ имени А. П. Чехова