

Энциклопедия города

# Последнее «эхо»



На место вечной стоянки будущий памятник везли из депо на двенадцатом участке

В следующем году памятник «Первый паровоз» отметит своё 40-летие. Но несмотря на возраст в его истории по-прежнему много загадок и нестыковок. Так, в большинстве источников он обозначен как паровоз серии «ЗУ 684-58», по другим данным – «ЭУ 684-58». Вторая версия кажется более вероятной, учитывая, что в классификации паровозов вообще нет серии «З», а паровозы серии «Э» выпускались до 1957 года. Среди железнодорожников они получили прозвища «эхо» и «эшак».

## Из жизни паровозов

В проектировании паровоза этой серии участвовали самые авторитетные специалисты по паровозостроению. В результате появился один из самых надёжных паровозов в мире. Он выпускался с 1912 по 1957 год, причём не только в России и Советском Союзе, но и в ряде зарубежных стран. Во время становления экономики СССР этот паровоз выполнял основной объём перевозок по стране. А в годы Великой Отечественной войны из них формировались колонны паровозов особого резерва Наркома путей сообщения, которые обеспечивали военные перевозки. По количеству построенных локомотивов – около 11 тысяч – и по общей продолжительности выпуска – 39 лет – паровоз серии «Э» считается абсолютным рекордсменом в истории мирового паровозостроения.

Загадкой остаётся и происхождение паровоза-памятника. Во многих источниках утверждается, что построен он в 1929 году на Коломенском заводе. По другой информации – паровоз изготовлен в 1917 году на Луганском заводе, о чём свидетельствуют цифры серии. А железнодорожники утверждают, что паровоз, который стоит на станции Магнитогорск-Пассажирский, выпущен в 1957 году. И конкретно этот паровоз не мог привезти строителей к Магнитной горе в далёкие тридцатые годы. А вот другие паровозы этой серии – очень даже могли. И возили: и людей, и оборудование, и различные грузы.

## От первого лица

Житель Магнитогорска Виктор Иванович Степаненко не один десяток лет отработал старшим мастером ПТО электровозов на Южно-Уральской железной дороге. Он был одним из тех, кто 39 лет назад нашёл и привёз в Магнитогорск паровоз, который ныне стоит на пьедестале.

– Когда в 1979 году, в канун 50-летия Магнитогорска, решено было установить на вечную стоянку возле здания вокзала паровоз тридцатых годов, меня вызвал начальник Константин Павлович Баранов и велел заниматься подготовкой, – вспоминает Виктор Иванович. – Дал в помощь двух человек и два месяца срока.

Подходящий паровоз, по воспоминаниям очевидцев, нашли на базе МПС станции Бускуль ЮУЖД, где он долгое время находился

в законсервированном состоянии. Так что пришлось хорошенько попотеть, прежде чем будущий памятник приобрёл первоначальный вид.

– Пригнали его в депо, начали приводить в порядок, – рассказывает ветеран-железнодорожник. – Паровоз был грязный, трудно сказать, сколько раз его красили. Вместе с ребятами только успевали затачивать напильники, которыми сдирали старое облупившееся покрытие. Потом заново покрасили. Месяца полтора занимались только этим паровозом.

На место вечной стоянки паровоз везли из депо на двенадцатом участке. Точнее – толкали.

– Поставили вагон прикрытия между тепловозом и паровозом и толкали, – отмечает Виктор Степаненко. – Паровоз был в нерабочем состоянии и своим ходом ехать не мог. В день открытия возле вокзала собралось множество людей – горожане, городские власти, ветераны-железнодорожники. Всё было очень празднично. Выступали машинисты, которые много лет на железной дороге работали.

По словам Виктора Ивановича, в последние годы возле «Первого паровоза» он бывает редко, в основном проездом. Но каждая встреча – волнительна. Ведь он не только участвовал в появлении памятника, но и когда-то работал на паровозах этой серии.

– А как же – волнуешь, вспоминаю. Это ведь часть жизни, – признаётся он. – Работал на железнодорожной станции Сухое, такие паровозы использовались в основном на маневровой работе. Его особенность – простота конструкции и надёжность. Хорошая машина!

Коллега Виктора Степаненко, потомственный железнодорожник, бывший начальник станции Магнитогорск-Грузовой Сергей Горбунов вспоминает, что место для установки памятника выбрали не случайно – он должен был продолжать проспект Ленина. Впоследствии паровоз даже планировали передвинуть ближе к вокзалу, но эти планы так и остались планами. Кстати, отец Сергея Михайловича много лет работал на таком паровозе. Так что для семьи Горбуновых – это в некотором смысле семейная история.

– Отец относился к тому поколению железнодорожников, которые начинали работать именно на паровозах, – отмечает Сергей Горбунов. – Поэтому с этим памятником связаны самые тёплые чувства и воспоминания. Думаю, в Магнитогорске немало машинистов, которые работали на таком паровозе и на других машинах этой серии.

Во время беседы железнодорожники с сожалением оглядывали знаменитый паровоз и прилегающую к нему территорию. По словам Виктора Степаненко, в прежние годы локомотивщики строго следили за внешним видом паровоза и за чистотой вокруг него. Подкрашивали, подбеливали, убирали. То, как сегодня выглядит это место, – удручает, признаётся ветеран. Ведь это визитная карточка города, по ней у людей складывается первое впечатление о Магнитке.

Елена Брызгалина



Смена ПТО электровозов локомотивного депо станции Магнитогорск-Грузовой. Внизу справа – Виктор Степаненко



Виктор Иванович Степаненко был одним из тех, кто занимался реконструкцией паровоза-памятника

© Дмитрий Рухматёв

