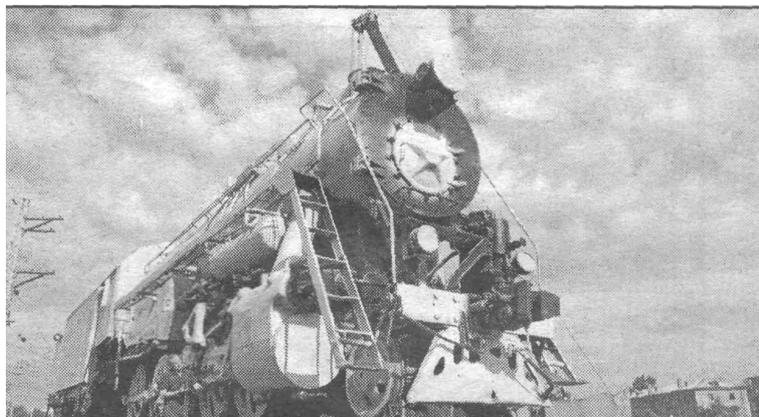


Наш паровоз

Недалеко от остановки "Транспортная" полным ходом идет благоустройство территории памятника паровозу-труженику.

Модель считалась одной из самых красивых в мире



Смысл памятника - показать, какую огромную роль сыграли паровозы в истории нашего края, отдать дань уважения машинам, которые на своих могучих "плечах" пронесли весь груз трудных моментов эпохи.

Ко Дню железнодорожника (7 августа 2005 г.) вся территория будет огорожена кованым заборчиком, засеяна травой, обсажена деревьями. Паровоз станет таким же, как раньше: черным, блестящим, с огромными красными колесами, советским гербом и надписью "Комсомольско-молодежный экипаж". Новокузнецкий подотдел Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги ведет работу своими силами и на собственные средства.

Идея поставить памятник паровозу-труженику возникла давно, деньги на это благое дело откладывали в течение нескольких лет. Вот краткая история этой машины. Она была сделана на Ворошиловградском заводе в 1949 году. Раньше в локомотивном депо Новокузнецка стояли американские и венгерские паровозы, но эта модель считалась одной из самых мощных и красивых в мире. Когда паровоз прибыл в Новокузнецк, он так и сиял красотой. Кабина машиниста - контрабудка - была отделана дубом, а сиденья обшиты кожей. Эта машина, марки "Л", перевозила в основном уголь и руду. Для пассажиров предназначались другие паровозы, марки "СУ", их красные колеса со спицами превышали человеческий рост. И они всегда были зелеными, а не черными, как грузовые. Наш паровоз мог идти со скоростью 80 км/ч, тянуть за собой 5-6 тысяч тонн груза. В его тендер - хранилище угля - входило 18 тонн. Работы у него хватало: в это время строился город, формировалась вся его промышленная структура. Его экипаж состоял из трех человек: строгого машиниста, еще дореволюционной закалки (их тогда называли "царьками"), и двух его "подданных": помощника и кочегара, в чьи обязанности входила обязательная чистка и смазка деталей паровоза в продолжение всего пути. Их кожаную одежду покрывал толстый слой сажи и мазута - даже шахтеры поднимались на поверхность не столь грязными.

Когда закончилась эра этих машин (последний из грузовых паровозов был списан в 1996 году, пассажирские исчезли гораздо раньше), нашему паровозу удалось избежать переплавки. В Новосибирске установлен такой же памятник, нотаи выбрали паровоз, который во время войны перевозил вглубь страны тысячи людей и оборудование множества эвакуированных заводов.

Последним событием эры паровозов была экскурсия для англичан, которые пожелали пересечь Россию на настоящих паровозах, с дымком, разумеется, в вагонах,

оборудованных по самому высокому разряду. В локомотивном депо Новокузнецка для этой цели специально почистили и выкрасили в зеленый цвет такой же паровоз, как и наш, и он отлично справился со своей задачей.

Обо всем этом нам рассказал машинист последнего паровоза Анатолий Алексеевич Кирьянов. Он начал свою трудовую деятельность в локомотивном депо в качестве художника (сейчас Анатолий Алексеевич разрабатывает эскиз мозаичного узора площадки в виде маленького паровоза), был сварщиком, кочегаром, помощником машиниста и, наконец, машинистом. Перед его глазами прошла вся история железнодорожного транспорта. С его уходом на пенсию закончилась эра тепловых машин, настало время электровозов.

**Татьяна Выпова,
фото Ильи Пилипенко**