



Новая точка на карте

Очередной этап проекта «Родное-народное! Дорогами Единства, Развития, Славы!» пройдет в Могилевской области 17 августа

Участникам проекта предложат посетить одно из ведущих промышленных предприятий — ОАО «Белшина». Также гости отправятся в Бобруйский краеведческий музей, где познакомятся с историей города, архивами о подпольных и партизанских движениях на территории района во время войны. Финальным пунктом поездки станет посещение Бобруйской крепости. Участникам предложат оказать благотворительную помощь на реставрацию крепости.

Не стой, паровоз!

В Кричеве восстановили три паровоза 1950-х годов

✍ Любовь СОЛОВЬЕВА.

Живой экспонат

Это единственная в стране техника подобного типа, которая на ходу. Не просто музейные экспонаты, а участники многочисленных патриотических акций. Два из трех реконструированных паровозов в ходе реализации проекта «Поезд Победы» принимали гостей на узловых станциях Витебск, Орша, Минск, Могилев и Гомель. История, до которой можно дотронуться рукой.

— У нас на базе запаса находится девять паровозов, — уточняет начальник локомотивного депо «Кричев» Вячеслав Цумаров. — Их эксплуатировали примерно до 70-х годов, затем отправили на консервацию. При этом поддерживали в нормальном состоянии, по графику проводили определенные работы.

Идея поставить на ход паровоз витала в воздухе давно — чтобы показать детям и взрослым технику разных поколений. Тем более интерес к истории сейчас повысился. Ведь раньше на таких паровозах многое держалось, особенно в военное время, другой тяговой единицы не было.



Вячеслав Цумаров.

Восстановить паровоз — задача нелегкая. Только на один около шести месяцев требуется. Работники депо отнеслись к делу с энтузиазмом — это как решить головоломку или собрать огромный конструктор. Изучали литературу, сохранившиеся альбомы, чертежи, самостоятельно восстанавливали детали. А вот все шильдочки, буквы на машинах — оригинальные.

Первый восстановленный работники депо называют «наш боевой», другие — его «младшие братья». Они выпускались с 1951 года по 1955-й. Несмотря на то что модель у них одна — серия ЭР, каждый индивидуален. Как говорит Цумаров, у каждого своя душа, недаром раньше, когда паровозы прибывали на станцию, люди отличали их по гудку.

Ремонт ремонт, но основная часть — эксплуатационная: чтобы паровоз поехал, им должен кто-то управлять. БЖД обучила четырех машинистов паровоза и четырех помощников. С тремя машинистами мы познакомились. Это Дмитрий Беспалов, Максим Жариков и Антон Денисенко, которые обычно работают на тепловозе, но теперь по необходимости пересаживаются на



Максим Жариков, Антон Денисенко и Дмитрий Беспалов.

паровоз. И форма у них соответствующая — шита по фотографиям 1930-х годов.

По словам Дмитрия Беспалова, профессиональными хитростями с ними делились ветераны отрасли, например Владимир Сугаков, у которого до сих пор сохранились права машиниста паровоза:

— Работа здесь в корне отличается. Где-то нужно применить мускульную силу, где-то что-то смазать, поджечь. В тепловозе же процесс модернизирован, а в кабине паровоза чувствуешь работу каждого узла и механизма — все живое! И держать это в руках, управлять — совсем другое дело, нежели узнавать все по плакатам или обучающим видео.

Именно этот паровоз, уточняет Максим Жариков, работал на дровах, но может и на угле:

— Кормить его надо очень часто, поддерживая определенное давление пара в котле. Чтобы доехать от Кричева до Костюковичей — это примерно 45 километров, надо спалить около девяти кубов. Хотя зависит от того, что и как везешь. Угля теплоотдача выше. Конструкционная скорость локомотива — 65 километров в час, но мы едем медленнее — щадим технику. А современные тепловозы могут развивать скорость более 100 километров в час.



ФОТО ЕЛИЗАВЕТЫ КОВЕЦКОЙ.



У паровоза, отстоявшего почти 20 лет в резерве, на удивление удовлетворительное состояние узлов и деталей механизмов. Поэтому, наверное, самый популярный вопрос «Это настоящий?!», делится мнением Антон Денисенко:

— Люди в восторге. Говорят, молодцы, что сохранили такую технику, не забыли. Молодежи это очень интересно. Попадались дети, которые настолько интересуются железной дорогой, что знают больше нашего.

Интересно

■ Самый старый паровоз на базе локомотивного депо «Кричев» — 1931 года выпуска, серии ЭМ. Доподлинно не известно, участвовал ли он в боях, но тендер — специальный вагон, прицепляемый к паровозу и предназначенный для перевозки запаса топлива, — весь посечен снарядами и осколками.

■ Паровоз с тендером полной загрузки весит примерно 150 тонн: запас воды — 27 тонн, угля — 18 тонн.

■ Кричевский паровоз не единожды участвовал в съемках кино. В числе таких лент, например, «Судьба диверсанта». Скоро выйдет на экраны еще одна военная картина, которую снимали недалеко от Кричева на железнодорожном мосту через Сож.



В Гомеле встретили такого мальчишку — сам изучает литературу, в школе пишет рефераты, выступает на мероприятиях. В Минске на Детской железной дороге много ребят с хорошей базой знаний. Подрастает достойная смена нам!

Да и среди взрослых, добавляет Дмитрий Беспалов, горящие этой темой люди:

— Железные пародышащие драконы объединили все поколения. В Минске, например, общались с бабушкой, которая работала в депо и заправляла эти паровозы мазутом. А в Могилеве машинист паровоза такие увлекательные беседы на профессиональную тему вел — заслушаешься!

Скоро начнут восстановление четвертого паровоза: ремонтные и эксплуатационные бригады готовятся провести диагностику котла, дефектовку узлов, придать эстетический вид. Спустя полгода машину представят публике.