



УДК 069

Гурбич В.В.

Гурбич Владислав Владимирович, магистрант второго курса факультета гуманитарного образования Краснодарского государственного института культуры» (Краснодар, ул. 40-летия Победы 33), e-mail: vlad.gurbi4@yandex.ru.

Научный руководитель: **Нежигай Элеонора Николаевна**, доцент кафедры истории, культурологии и музееведения Краснодарского государственного институт культуры (Краснодар, ул. 40-летия Победы, 33), e-mail: myclub99@mail.ru.

ОТОБРАЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В МУЗЕЯХ НА ПРИМЕРЕ ПАРОВОЗА СЕРИИ «Э»

Ретро техника представляет собой редкие образцы, у которой есть своя история, пути развития и эксплуатации. Восстановив их, мы сохраним память о технических образцах того времени и о товарищах железнодорожниках, которые работали на них. Вместе с тем, данная тема будет хорошо привлекать разного рода энтузиастов для реставрации и туристов, создавая различные туристические маршруты на оживленной ретро технике.

Ключевые слова: паровоз серии «Э», паровозы, ретро техника, поезд, состав.

Gurbich V.V.

Gurbich Vladislav Vladimirovich, second-year student, Krasnodar State Institute of Culture (Krasnodar, 40-letiya Pobedy str., 33), e-mail: vlad.gurbi4@yandex.ru.

Supervisor: **Nezhigai Eleonora Nikolaevna**, Associate Professor, Associate Professor, Department of History, Cultural Studies and Museology, Krasnodar State Institute of Culture (Krasnodar, 40-letiya Pobedy str., 33), e-mail: myclub99@mail.ru.

DISPLAYS OF RAILWAY EQUIPMENT IN MUSEUMS, USING THE EXAMPLE OF AN «E»-SERIES STEAM LOCOMOTIVE

Retro equipment is a rare example, which has its own history, ways of development and operation. By restoring them, we will preserve the memory of the technical samples of that time and of the railroad comrades who worked for them. At the same time, this theme will be good for attracting all kinds of restoration enthusiasts and tourists, creating various tourist routes using lively retro technology.

Keywords: «E»-series steam locomotive, steam locomotives, retro technology, train, train set.

Паровозостроение в России началось в 1845 году [1]. Выпускать паровозы прекратили в 1956 году, после решения XX съезда ЦК КПСС [2].

Сейчас они не ведут грузовые поезда вместе с пассажирскими, здесь их заменили локомотивы более прогрессивного вида тяги (за них стали выполнять работу тепловозы и электровозы), нету их и в пригородном движении (теперь мы ездим на электричках), больше не пыхтят при подъеме или разгоне и выезде со станций.

Объектом исследования выступает паровоз серии «Э». Благодаря своим техническим характеристикам, эта серия паровозов подходила для работы в различных условиях: во время Первой мировой войны и Великой отечественной, а также на работе в мирное время, когда страна восстанавливалась.

Серия паровозов «Э» отмечена в «Книге рекордов Гиннесса» как рекорд по тиражу паровоз в мире, т.к. их было произведено около 11 000 различных модификаций. Такое количество техники разных модификаций создали на протяжении 45 лет, что дает нам основание считать его долгожителем паровозостроения в России.

В истории отечественного паровозостроения все модели имели буквенное обозначение от А до Э.

История этого силача или, как говорят железнодорожники, «тяговитого медведя» начинается в начале XX века. Применить паровозы такого типа на русских железных дорогах инженеры Юго-Восточной железной дороги.

В то время на Юго-Восточной железной дороге использовали паровозы с формулой 1–4–0 серий «Щ», т.к. проводить эксперименты по созданию паровоза с новой формулой никто из руководства железной дороги не хотел и производство паровоза серии «Щ» было поставлено на поток [1].

В 1909 году, руководство Владикавказской железной дорогой приняло решение о постройке паровоза с формулой 0–5–0. Это было необходимо увеличить товарных вес поездов из-за возросших перевозках – тогдашние паровозы серии «Щ» были маломощные. Беря во внимание, что начальный сцепной вес паровоза был 64 тонны, то дополнительная масса увеличивала нагрузку на верхнее строение пути. Исходя из этого, было единственное решение – создание паровоз с цепной массой 80 тонн и пятью движущими осями. Его начали строить по принципу локомотивов австрийского конструктора Карла Гельсдорфа, т.е. колеса

чередовались, одни были прикреплены намертво к оси, вторые могли свободно двигаться, когда паровоз входил в поворот.

Эскизный проект вместе с пояснительной запиской, подготовленный начальником службы тяги Владикавказской железной дороги инженером М.Е. Правосудовичем и заведующим техническим бюро инженером В.И. Лопушинским, был отправлен в Министерство путей сообщения Российской Империи. Инженеры ссылались на австрийские железные дороги, где на тот момент работало около 300 паровозов с таким принципом тяги. Данный эскиз обсуждался в комиссии под председательством профессора Н.Л. Щукина, который курировал создание и распространение паровозов серии «Щ» [1].

После утверждения Министром путей сообщения паровоз типа 0–5–0 получил разрешение на выпуск экспериментальной модели и Луганский паровозостроительный завод начал создавать его рабочий проект. 29 октября 1911 года рабочий проект был рассмотрен и принят. В 1912 г. по заказу Владикавказской железной дороги Луганским паровозостроительным заводом были выпущены первые 15 машин типа 0–5–0. Получили они обозначение серии «Э» и шли под номерами 901–915.

В 1913 году было построено еще 15 таких паровозов с номерами 916–930. Они были оборудованы для нефтяного отопления и переданы Владикавказской железной дороге. Локомотивы показали хорошие эксплуатационные качества, ими заинтересовалась Северо-Донецкая железная дорога для вывоза угля.

В период Первой мировой войны, в самом ее разгаре необходимо было увеличить выпуск паровозов. С началом Гражданской войны в России ухудшилась ситуация в стране, что так же сказалось на паровозах. Чаще всего они ломались и их бросали, не производя ремонта техники. Это привело к тому, что к началу 1919–1920 годов состояние железнодорожного парка превратилось в критическое: свыше 60% паровозов оказались выведенными из работы, и заводских мощностей не хватало на выпуск

новых. Требовалась экстренная замена и ремонт составов для предотвращения окончательного паралича железной дороги. Перед советским правительством была трудная задача в рациональном распределении финансовых средств между вложением в отечественное паровозостроение или приобретением за рубежом готовой техники. В результате после проведения тщательных расчетов и анализов было принято решение о заказе крупной партии локомотивов за границей: 500 в Швеции и 700 в Германии.

Все 500 шведских паровозов от первого до последнего были сделаны на заводе «Нидквист и Гольм» в Трольгеттане. Они получили обозначение Эш, первым стал «Э^ш» 4001, вышедший с завода 15 августа 1921 года. Выполнение заказа шведские инженеры осуществили до 15 декабря 1924 года. Последним произведенным паровозом стал «Э^ш»4499. По внешнему облику паровозы «Э^ш» не отличались от паровозов серии «Э» произведенных отечественными заводами [1].

Сначала паровозы из Швеции доставляли по суше в полуразобранном виде, но это оказалось неудобно. Поэтому в дальнейшем их отправляли морем уже полностью собранными.

По-другому обстояли дела с заказом у немцев. Его распределили между 19 заводами, что позволило изготовить партию из 700 паровозов в кратчайшие сроки. Первый локомотив был сделан 30 июля 1921 года, последний – 14 марта 1923 года. Паровозы получили обозначение «ЭГ» и обладали малозначительными различиями в конструкции, внесенные для облегчения транспортировки по западноевропейской колее до порта Гамбург.

Паровозы серий «ЭГ» и «Э^ш» стали первым случаем в мировой практике, когда изделия, созданные на заводах разных странах, выпускались по единым чертежам. Советские инженеры предъявили требования обеспечения взаимозаменяемости узлов и деталей всех локомотивов, произведенных в Швеции и Германии. Данное решение было трудоемким, потому что в постройке участвовали 20 заводов [1].

Кроме названных выше стран, после Великой Отечественной Войны паровозы данной модели выпускались в странах Варшавского Договора и имели следующие модификации: «Э^ш», «Э^г», «Э^у», «Э^м», «Э^р».

На паровозе серии «Э» работал выдающийся железнодорожник Петр Федорович Кривонос, один из лучших деятелей стахановского движения на железной дороге. Имея инженерный склад ума, он поставил задачу повысить скорость движения товарных составов. Для этого Петр Федорович полностью изучил «повадки» паровоза. Ранее машинисты, как правило, снижали скорость при поездке «в горку», оберегая ресурсы и силы паровой машины, машинисты считали, что на крутом подъеме она может «задохнуться» от перенапряжения. Товарищ Кривонос усилил форсировку котла и установил, при высокой скорости уголь горит интенсивнее, а запас пара в котле достаточно. Он первым из машинистов и инженеров через эксперименты пришел к выводу, при разгоне состава падение количество пара в котле незначительно. Открывая большой клапан регулятора, товарищ Петр Федорович начал разгонять состав перед подъемом и в течение нескольких недель он проверял и опробовал данную методику на небольших участках пути [3].

1 июня 1935 года Кривонос провел товарный состав с углем массой 1750 тонн по направлению Славянск – Лозовая с рекордной скоростью почти 32 км/ч вместо 21 км/ч. Его паровоз «Э^у» 684–37 выдержал увеличенную нагрузку и ему не потребовался ремонт. Невероятный для того времени рекорд сразу же попал на страницы газет.

П.Ф. Кривонос не ограничился на своем первом достижении. С того момента на каждом участке маршрута он увеличивал ход на подъемах и благодаря чему в среднем на длинном маршруте скорость возросла до 45–47 км/ч. Одновременно Кривонос стал перевозить вдвое больший объем грузов в сравнении с другими машинистами. Данные успехи заметили в Наркомате путей сообщения и в Кремле. В возрасте 25 лет молодой машинист был удостоен ордена Ленина [3].

Во время Великой Отечественной войны паровозы серии «Э» перевозили огромное количество военной техники на линию фронта. Вместе с паровозами серии ФД участвовали в эвакуации предприятий на Урал и в Сибирь, их ставили в состав бронепоезда, как и паровозы серии «О^в».

Кроме этих задач, «Эшки», как называли их железнодорожники, доставляли в освобожденный от блокады город Ленинград первые эшелоны с продовольствием и кошками, потому что в городе во время блокады крысы съели продовольствие на складах.

Помимо «Дороги Жизни», пролегающей по льду Ладожского озера, для доставки провианта в блокадный Ленинград решили возвести железнодорожные пути. Трассу Шлиссельбург – Поляны построили всего за 17 дней, раньше назначенного срока. Ее длина составляла 33 километра. Были возведены мосты через реки Неву, Назию и Черную, 3 разъезда, устройства для электро- и водоснабжения. 7 февраля 1943 года по дороге пустили первый состав с провиантом. Железнодорожники прозвали эту дорогу – «Коридор Смерти», позже ее стали называть «Дорогой Победы».

«Эшки» со своими локомотивными бригадами двигались по «Коридору смерти» и известную всем «Дорогу жизни», на нее совершали налеты немецкие бомбардировщики и обстреливали бронепоезда противника. В каждый рейс бригады отправлялись как в последний, ехали ночью без прожектора с буферными фонарями и на малой скорости, чтобы не выдавать себя вражеской авиации. Машинисты держались крепко за регулятор пара в паровозе, аргументируя это тем: «Если разбомбят и пустят ко дну, то уйду вместе с кормильцем и боевым товарищем».

После войны «Эшки», наряду с другими серийными паровозами, активно помогали восстанавливать страну, уходя с магистральных грузовых и пассажирских перевозок в маневровые. Затем после списания были помещены на базы запаса, где их держали на случай ядерной войны, ведь паровоз в таких условиях будет работать на материалах, которые горят.

Пока существовал СССР, за паровозами следили, но со временем про них забыли. Вместе с тем активизировались браконьеры, которые начали разрезать машины по частям на металлолом. Большая часть паровозного парка таким образом была потеряна. Некоторые паровозы стали памятниками на вокзалах, где работали до списания.

Например, паровоз «Э^м» 721–83 был поставлен в честь существовавшей железной дороге, соединившей Ленинград с большой землей во время блокады, в благодарность за смелость, отвагу воинов-железнодорожников, выполнявших свой долг.

Сегодня такие образцы восстанавливаются и возвращаются в строй компанией «ЖД Ретро–Сервис». Их реставрируют на ремонтных участках в Санкт-Петербурге, Тихорецке Краснодарского края, Троицке Челябинской области и в историческом локомотивном депо станции Подмосковная [4].

В Санкт-Петербургском музее железных дорог на Балтийском вокзале локомотивы такой серии представлены в разных вариациях. Один из паровозов выставлен в разрезе, где наглядно показан принцип его работы [5].

Помимо музея железных дорог, паровозы серии «Э» находятся в других музеях нашей страны: в Нижегородском музее в экспозиции под открытым небом, в Новосибирском железнодорожном музее, в музее Северо-Кавказской железной дороги и многих иных учреждениях. Кроме того, ряд паровозов установлен на привокзальных постаменты в тех городах России, где были ранее приписаны к депо и эксплуатировались до списания [6].

Вместе с тем, паровозы серии «Э» участвуют в разных мероприятиях, например, показах железнодорожной техники, выполняют работы в депо как маневровые локомотивы и «таскают» составы.

Например, во Всероссийском Научно-Исследовательском Институте Железной Дороги в Щербинке устраивается дефиле паровозов; Ретро поезд «Победа», который курсирует каждый год по стране перед 9 мая и тематические экскурсионные поезда под тягой паровозов.

Паровозы данной серии принимают участие в съемках фильмов, например, «Путь славы» (Борис Бунеев, Анатолий Рыбаков, Михаил Швейцер, 1948) про знаменитую женщину-машиниста Елену Чухнюк, «Корона Российской империи, или Снова неуловимые» (Эдмонд Кеосаян, 1970), «Красная площадь» (Василий Ордынский, 1970), «В августе 1944» (Михаил Пташук, 2000), «Край» (режиссер Алексей Учитель, 2010).

Таким образом, списанные паровозы серии «Э», находившиеся долгое время под воздействием внешней среды без движения, реставрируются и вновь вводятся в строй. Паровозы участвуют в мероприятиях: экскурсионных поездах, показах на выставках, их снимают в кино. В будущем мы увидим еще более интересные экземпляры данной серии паровозов в восстановленном, репрезентационном виде, когда они будут водить экскурсионные поезда.

Список источников

1. Вершинин С. На всех парах в будущее: паровозы на сети РЖД обретают новую жизнь // ГУДОК. 2023. URL: <https://gudok.ru/>
2. Военное обозрение. Хрущевская эпоха: на морях и на рельсах. URL: <https://topwar.ru/>
3. Музей железных дорог России. URL: <https://rzd-museum.ru/>
4. Музей Северо-Кавказской железной дороги. URL: <https://skzd.rzd.ru/>
5. Раков В. А. Локомотивы Отечественных железных дорог 1845–1955. «Транспорт», Москва, 1995. – 570с.
6. Российское информационное агентство «Победа РФ». Кривонос Петр Федорович. URL: <https://pobedarf.ru/>