

Жизнь и приключения железного «Феликса»

«Постой, паровоз, не стучите, колёса...»

Мечта поэта воплотилась в жизнь в центре Тюмени, где на ул. Первомайской, возле ДК «Железнодорожник» замер навеки красавец-паровоз. Большинство тюменцев настолько привыкли к этому памятнику, что перестали его замечать. А ведь было время, когда эта машина вызывала всеобщее восхищение своей необычайной мощностью, намного опережая европейских конкурентов. К тому же у «тюменского» паровоза ФД 21-3031 довольно интересная, хотя и мало кому известная, история...

«Федя» – лучший!

Феликс Дзержинский – человек и паровоз – навсегда вошёл в историю нашего города. И хотя сам «железный нарком» бывал в Тюмени лишь проездом (на поезде, разумеется), имя его увековечено здесь, по меньшей мере, дважды – в названии улицы (бывшая Садовая) и названном в его честь паровозе-памятнике. Чем знаменит Феликс Эдмундович, пояснять не приходится, а вот для того, чтобы понять, чем заслужил вечную память наш стальной герой, нужно сделать небольшой экскурс в историю отечественного паровозостроения.

Конструкция паровоза, известного нам из старых песен и фильмов, в основном сложилась уже сто лет назад. С этого времени началась гонка за мощностью, продолжавшаяся полвека. Экономисты с цифрами в руках доказывали: чем мощнее паровоз, тем дешевле грузоперевозки и инженерам не оставалось ничего иного, как в очередной раз пытаться загнать под стальную оболочку дополнительных «лошадей». Причём, делать это следовало аккуратно, не слишком утяжеляя паровоз, который в этом случае превращался в «кубийцу» железнодорожного полотна, раздавливая его своей массой.

С началом индустриализации проблема грузоперевозок встала настолько остро, что откладывать её решение было невозможно. Старые паровозы серии «Э» усовершенствованию не подлежали, а новых советская промышленность освоить так и не смогла. Пришлось прибегать к излюбленному методу советских руководителей – объявлять аврал. В мае 1931 года Центральному локомотивопроектному бюро поручили срочно разработать проект нового, более мощного паровоза. Прослыть «вредителем» или «саботажником» не хотел никто, поэтому уже через 100 дней проект был готов. В августе конструкторы передали эстафету пролетариям, отправив чертежи на Ворошиловградский паровозостроительный завод. Прошло ещё 70 дней и первый локомотив нового типа встал на рельсы!

В память о «стальном Феликсе», некогда возглавлявшем наркомат путей сообщения, новая серия паровозов получила имя ФД20. С буквами, я думаю, всё ясно, а вот цифры, пожалуй, нуждаются в пояснении. Новый паровоз имел осевую формулу 1-5-1, то есть у него было по одной поддерживающей оси (впереди и сзади) и пять движущих (их ещё называли сцепными). Это позволяло ФД развивать нагрузку на ось до 20 тонн, в то время как самые тяжёлые его предшественники едва дотягивали до 17,5. Новый, 20-тонный рубеж мощности и был зафиксирован в названии серии ФД20. Под кожухом этого силача ревели и рвались на свободу 2600 «лошадок», число которых вскоре выросло до 2900. Одним словом, «Федя» (так по-дружески называли его машинисты) по праву заслужил звание самого мощного локомотива Европы.

Он сражался за Родину!

Что мы знаем о нашем паровозе-памятнике ФД 21-3031? По большому счёту, не так уж много. Серия 21 была запущена в производство со второй половины 1940 года и отличалась более совершенным пароперегревателем. Так что «детство» нашего «Феди» прошло под грохот бомбёжек и артобстрелов. Судя по воспоминаниям очевидцев, о боевых действиях наш паровоз знал не понаслышке, немало поработав под огнём на Ленинградском

фронте. Во всяком случае, когда осенью 1941 года ФД 21-3031 прибыл в Тюмень, на его обшивке, тендере и котле насчитали семь пробоин от осколков. Что, впрочем, не помешало ему не только добраться до далёкого сибирского города, но и притащить за собой ещё пять паровозов, израненных в боях.

После ремонта, с которым управились за несколько часов, по надписям определили имя героя - «Комсомольский». Специально для фронтовика сформировали комсомольскую бригаду во главе с Михаилом Ковязиным. На щитах у дымовой коробки нарисовали красные знамёна, над которыми красовалось имя паровоза-комсомольца. Впереди сверкала эмблема «КИМ» (Коммунистический интернационал молодёжи), которую сделали по спецзаказу на заводе «Строймаш».

Первое время нелегко было всем – и машинам, и людям. Тюменские машинисты впервые управляли столь мощными паровозами и, не зная особенностей своих силачей, нередко выводили их из строя. Положение осложнялось тем, что профессионалов осталось не так уж много – к сентябрю 1941 года на фронт ушло 200 работников депо ст. Тюмень. Их место занимали наскоро обученные подростки, а порой и женщины, учившиеся буквально «на ходу», то есть в дороге. Стандартный экипаж паровоза состоял из трёх человек: машиниста, кочегара и его помощника. Причём, кочегар вопреки расхожим представлениям не орудовал лопатой, а лишь «хлопал», то есть открывал и закрывал «бабочку» шуровочного окна. Бросать уголь в топку входило в обязанности помощника кочегара. При этом порции нужно было строго дозировать, распределяя уголь по решётке аккуратно, без горок.

Машины и люди работали на износ, порой сутками не сходя с маршрута. Из-за отсутствия угля паровозы порой не могли выйти на рейс. Изношенные от чрезмерных нагрузок пути часто ломались, но чинить их тоже было нечем. Для замены части выпавшей головки в стыке использовались самодельные «бинты» - кусок жести с отверстием для болта. По такому стыку поезд пускали с согласия машиниста на скорости 5 км/ч. Экономить приходилось на всём. Обтирочный материал собирали, промывали паром под давлением и вновь пускали в дело. Даже отработанное масло сливали в специальные баки, фильтровали и использовали вновь¹.

Ремонтные бригады зачастую спали, не раздеваясь, а начальники дистанций пути ночевали прямо в кабинетах. У многих под столом стояли узелки с продуктами и тёплой одеждой – железная дорога находилась на военном положении и за любую задержку можно было попасть под трибунал с дальнейшей отправкой в штрафбат. Паёк состоял из 700 грамм хлеба в день, причём делить его приходилось со всей семьёй – иждивенцы не получали ничего².

ФД 21-3031 повезло – он с самого начала попал в хорошие руки молодых энтузиастов, работавших не на страх, а на совесть. Ковязин с бригадой не щадили свой паровоз, заставляя его тянуть сдвоенные составы весом до 5600 тонн, растягивавшиеся более чем на километр. За ударную работу с машиной «расплачивались» своевременным ремонтом и техосмотром, на которые уходило почти всё свободное время. Несколько раз ФД 21-3031 удостоивался звания «Лучший паровоз дорог сети СССР». А в начале 1944 года бойцы 73-й Новозыбковской стрелковой дивизии вручили «ковязинцам» медную эмблему своей дивизии с надписью «За Родину! За Сталина!». Долгое время она служила украшением паровоза, а сегодня хранится в краеведческом музее.

С 1931 года было выпущено 2925 паровозов ФД20 и 286 ФД21, которые исправно трудились на железных дорогах страны вплоть до начала 1960-х годов. Последний советский паровоз вышел из заводских цехов в 1956 году, после чего наступила эра тепловозов. Около тысячи старых «феликсов» передали в братскую КНДР, остальные отправились на запасные пути, либо на металлолом. Тюменский «Федя» избежал эмиграции, равно как и свалки и благополучно дожил до 1980-х годов, когда возникла идея водрузить его на вечную стоянку у ДК «Железнодорожник». Борьба за правое дело затянулась на несколько лет, но всё же летом 1986 года, к 400-летию Тюмени и 100-летию открытия регулярного движения по

железной дороге Екатеринбург – Тюмень наш паровоз был торжественно водружён на пьедестал, превратившись в памятник. Сегодня он привлекает внимание главным образом приезжих, да городской детворы, что любит лазать по стальному гиганту. Будете проезжать мимо – не полнитесь, задержитесь на минутку и просто полюбуйтесь на этого красавца с непростой судьбой. Ведь он действительно того стоит, не правда ли?

¹ За перегоним перегон: История Тюменского локомотивного депо (1887-1967). Тюмень, 1967. С. 60.

² Коптелов В.Т. Железная дорога Екатеринбург – Тюмень – Омск. Очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень, 2000. С. 83-84.