

ГОРЯЧИЙ ПАРОВОЗ

Близкое прошлое

Паровоз, который мы видим на Комсомольской площади, далеко не единственный в парке запасных локомотивов депо, но не "горячий". "Горячий" на языке железнодорожников означает "работающий". Оказывается, наступило время, в котором не нужны эти старенькие "рабочие лошадки".

Последний паровоз был выпущен в нашей стране в 1959 году. С тех пор их заменили более комфортабельные и эффективные тепловозы, а позже пришла еще более современная техника – электровозы.

Но "старички" нужны были нашей железной дороге еще некоторое время. Например, Топкинское вагонное депо арендовало паровоз у локомотивного депо. Для чего? А дело в том, что в вагонном депо не было установки для промывки внутренностей вагонов, тогда как многие вагоны (для зерна, например) требуют именно такой подготовки. Выручал паровоз, работавший в этом случае, как парогенератор. Долгое время паровоз выполнял еще и роль водозаправщика для пассажирского со-

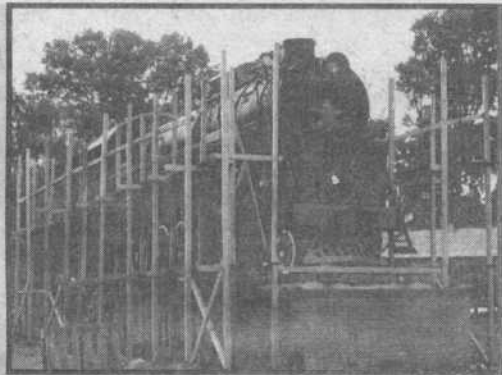
става "Новокузнецк-Красноярск", и лишь в 90-е годы, когда была изменена технология подготовки состава в Новокузнецке, надобность в этой работе отпала.

Паром паровоза отогревали битум в специальных транспортных котлах перед его выгрузкой. Также он использовался как тяговая сила для перетаскивания вагонов с места на место.

Паровоз этот – серии "Л", то есть предпоследней, выпускавшейся в нашей стране: после нее была лишь серия "ЛВ".

Как работалось на паровозе? Плохо – грязно и трудно. За свою рабочую смену о романтике бригада и не вспоминала. Одними из последних из топкинцев-железнодорожников работали на таком паровозе "Л" машинист Г.Ф. БАШКИРОВ и его помощник С. ТОРЖЕНКО.

На долю "Элки" в свое время выпала сложная, но почетная, миссия – принимать непосредственное участие в восстановлении разрушенного войной хозяйства. "Элка" и выпускать стала сразу после войны. Эту технику по-



ставили в резерв по одной, но очень весомой причине – из-за низкого коэффициента полезного действия (КПД). У паровоза КПД – максимум 9%, тогда как у тепловоза – более 30%, а у электровоза – до 60%.

Так что, паровозу, если он хочет вновь появиться на железной дороге как "полноправный гражданин", а не как "казус", надо "поработать" над собой, то есть помыться, подкраситься, навести макияж и... замереть на своем почетном пьедестале.

Л.И. ФИЛИПОВА