

С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

СВЯЗУЮЩАЯ РЕЛЬСОВАЯ НИТЬ

В первое воскресенье августа в России свой профессиональный праздник отмечают работники железных дорог. По традиции накануне этого дня наша газета рассказывает о людях и делах участка железнодорожного транспорта завода «Красное Сормово».

День железнодорожника отмечается в России с 1896 года, то есть уже в 126-й раз. А железная дорога Сормовского завода и того старше: в мае 1878 года от выгрузной площадки на берегу Волги через заводскую территорию до станции «Нижний Новгород» была проложена железнодорожная ветка протяжённостью 7 вёрст 350 саженей, связавшая завод с железнодорожной сетью страны. По этой ветке сначала конной тягой, а затем паровозами перебрасывались сотни тысяч пудов различных грузов. Со временем десятки километров железнодорожных путей были проложены по всей территории предприятия. Эти рельсовые нити связали между собой все подразделения завода...

О работниках участка и об итогах их труда за минувший год рассказал начальник железнодорожного депо, механик Евгений Петрович Аникин. Он является ветераном подразделения, на заводе трудится почти четыре десятка лет.

Участок возглавляет Дмитрий Александрович Сухарев. До прихода на «Красное Сормово» он работал в логистической фирме, 12 лет назад пришёл на завод начальником смены, а три года назад был назначен начальником участка железнодорожного транспорта. Хорошо себя проявил на этом посту, пользуется доверием как руководства, так и своего коллектива.

А в коллективе сегодня трудятся 18 человек. Ушли на заслуженный отдых ветераны – ма-



Бригада монтёров пути производит ремонт железнодорожной ветки к цеху СК-2

шинисты тяги Юрий Николаевич Даньшин и Геннадий Ефремович Самсонов. Это ветераны в самом высоком смысле слова – первый расстался с заводом в возрасте 80 лет, второй – в 70!

Им на смену пришли опытные специалисты, прошедшие школу РЖД – машинист-инструктор Евгений Леонидович Тянигин и машинист первого класса Михаил Васильевич Комаров.

Обновился и состав путейцев: в бригаде Вячеслава Владимира Медведева работают крепкие парни в возрасте 30–40 лет. В зимнее время они регулярно производят очистку путей – в минувшую многоснежную зиму работы хватало и людям, и технике. В летний сезон ремонтируют технику (снегоочистители), выкашивают траву, поросль деревьев и кустарников вдоль путей (их длина на территории предприятия – более 20 километров). В настоящее время бригада монтёров пути занимается заменой шпал к малому трансбордеру и к цеху СК-2. Рабочие службы пути во главе с мастером Артёмом Васильевичем Зоновым заменили около 600 шпал и 100 брусьев под стрелочными переводами.

Бригадиру путейцев Вячеславу Медведеву всего 25 лет, но, несмотря на молодость, он пользуется непререкаемым авторитетом в своей бригаде, – рассказал Е.П. Аникин. – Он окончил политехнический институт, а на заводе, в Учебном комбинате, получил специальность слесаря. Про таких людей, как Вячеслав, говорят – рукастый, головастый.

Он практически реанимировал, вернулся в рабочее состояние два маневровых тепловоза ТГМ-4: на них частично была заменена поршневая группа, отремонтированы системы газораспределения и топливоподачи.

Совместно с Медведевым в ремонтных работах принимает участие машинист тепловоза Фёдор Фёдорович Малиничев, пришедший на участок три года назад. За последний год умельцы с хорошим качеством произвели капитальный ремонт двух железнодорожных кранов – №204 и №743.

– Фёдор Фёдорович с любовью относится к своему рабочему месту, – продолжает рассказ Е.П. Аникин. – Он отремонтировал кабину своего тепловоза №2717, сам тепловоз покрасил в стан-



Начальник смены Юрий Александрович Уханов даёт указание локомотивной бригаде о производстве манёвров в КОЦ

дарные железнодорожные цвета – синий, красный и жёлтый, а на выступающие части локомотива нанёс светоотражающее покрытие. Одним словом – настоящий Кубибин!

Отметил Евгений Петрович хорошую работу нового машиниста – Вячеслава Александровича Чельышева, имеющего многолет-

ний опыт работы на РЖД. Затем, что в своё время он получил специальность в классе машинистов железнодорожных кранов завода Учебного комбината.

В 2022 году здание заводского депо отметит столетний юбилей. «Юбиляр» получил неплохой подарок – на здании выполнен ремонт кровли.



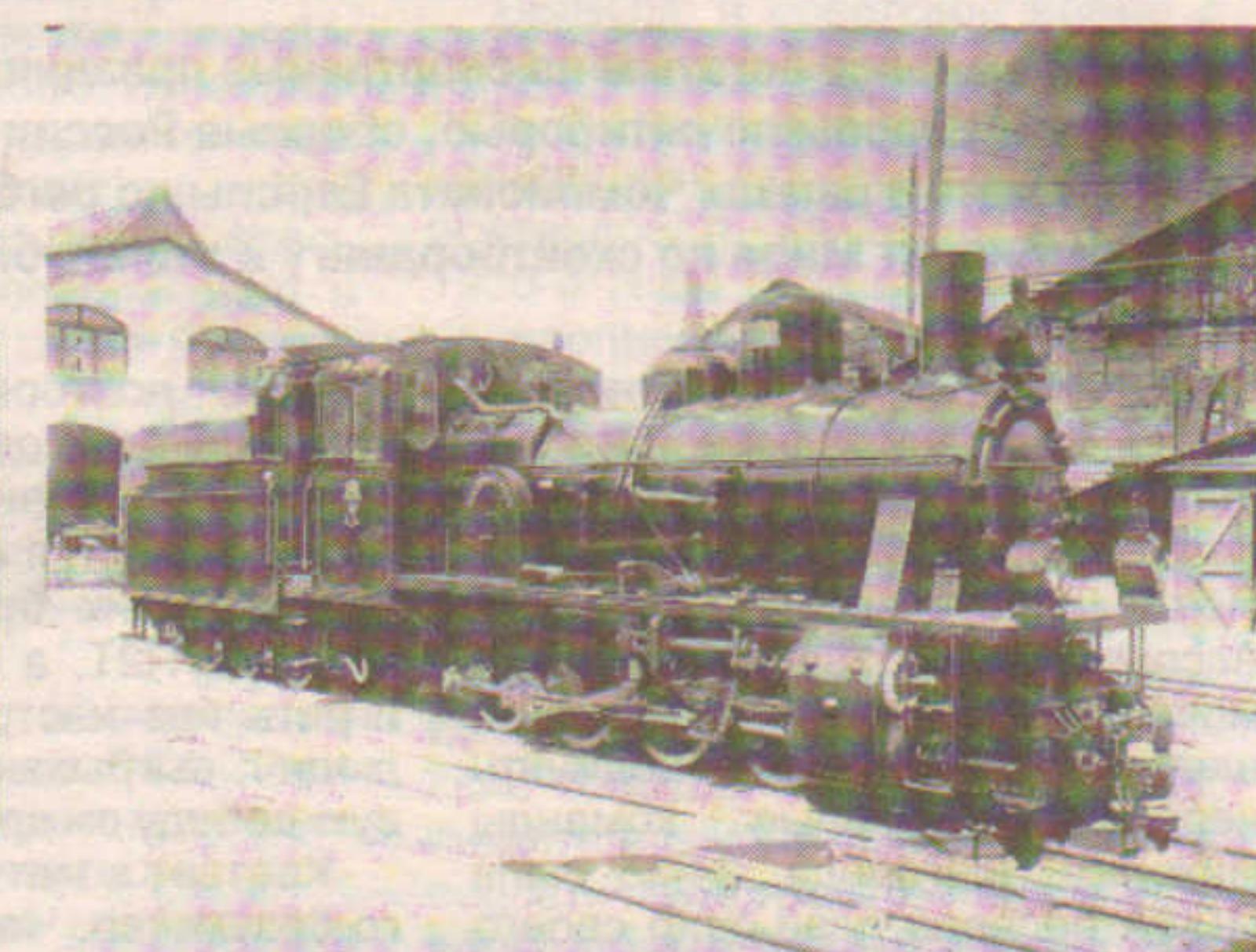
Машинист тепловоза Ф.Ф. Малиничев (вверху) с составителем поездов А.Н. Киктевым

ИЗ ИСТОРИИ ПАРОВОЗОСТРОЕНИЯ

СОРМОВСКИЕ «КУКУШКИ»



Готовые к отправке паровозы типа 157 возле паровозного цеха. 1936 год. Узкоколейные паровозы называли «кукушками», так как они не могли издать могучий рев магистрального исполнения. Его звук был больше похож на песню кукушки



Паровоз типа 157 на территории завода «Красное Сормово»

обновлённой конструкции: этот локомотив был заметно дешевле, а производительность котла значительно выше.

В 1933 году ВНИИ промышленного транспорта провёл на путях Чернораменского транспортного управления под Горским комплексом испытания паровоза типа 157. Результаты показали, что по теплотехническим и динамическим характеристикам паровозы типа 157 явились самыми удачными в мире машинами своего класса.

В 1936 году производство паровозов типа 157 было передано на завод «Красное Сормово». Конструкция вновь была модернизирована, все заклёпочные соединения топки заменены сварными. Сормовский завод строил

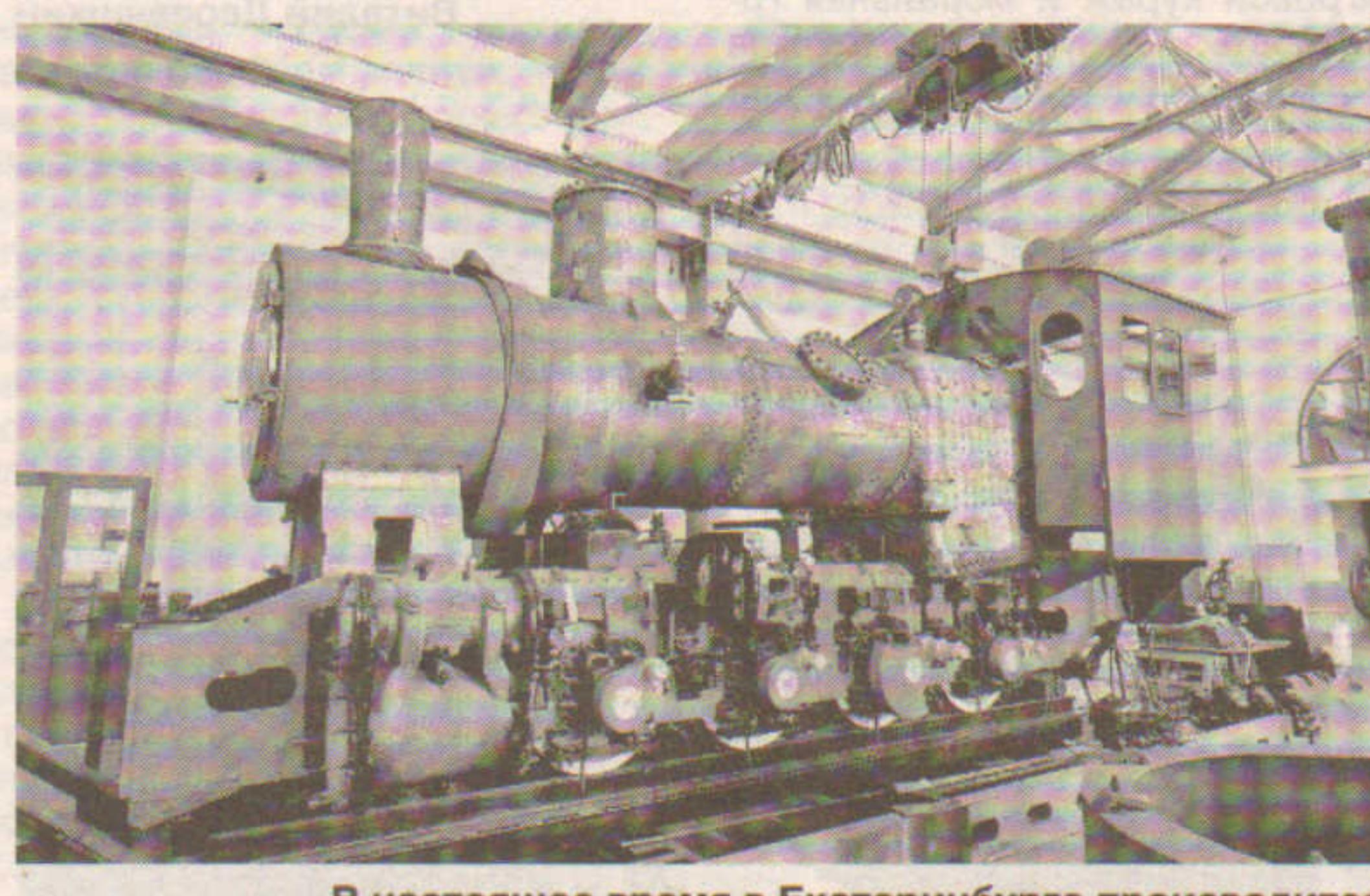
такие локомотивы в течение почти двух лет, выпустив 158 машин.

Паровозы типа 157 использовались на магистральных путях узкоколеек МПС и на предприятиях различных отраслей промышленности: лесной, торфяной, угольной, металлургической, нефтедобывающей и золотодобывающей. Везде паровозы этой серии пользовались заслуженной любовью эксплуатационников.

Промышленные предприятия любой ценой пытались получить паровозы типа 157, но из-за ограниченного объёма выпуска они доставались не всем. Эти машины практически не использовались на детских железных дорогах, т.к. их мощность была совершенно избыточна для вождения пасса-

жирских поездов в 3–5 вагонов. Единственный известный случай применения паровоза типа 157 на детской железной дороге – паровоз Ш.32 Горьковской ДЖД. Он был построен Сормовским заводом.

Сегодня паровозы типа 157 установлены как памятники у входа в локомотивное депо Челябинска, в музее УЖД СВЖД Екатеринбурга, в Переславском железнодорожном музее и на станции Боярка Киевской области – в качестве памятника узкоколейке, описанной Николаем Островским в романе «Как заклялась сталь».



В настоящее время в Екатеринбурге производится реконструкция сормовского паровоза серии 157 «С-063» 1936 года постройки

Фото предоставлены Е.Г. Здоровенко, Свердловский ЦНТИ (Екатеринбург)