

105 лет назад (в 1919 г.) открылся после восстановления железнодорожный мост через р. Сылву на линии Пермь - Кунгур - Екатеринбург

Далёкое - близкое | 3

Чудо на рельсах

Окончание.
Начало - на стр. 1.

ВИДЕЛИ БЫ ВЫ ЕГО РАНЬШЕ!

К слову, новый арт-объект, скажем так, некоторые не поняли. Нашлись те, кто засомневался, нужна ли старая техника в благоустроенной прогулочной зоне. Но это потому, что о редком экспонате мало что известно. Особенно молодёжи. **Бывшая крановщица Ольга ВЕТЛУЖСКИХ**, проживающая сегодня в Краснодаре, делится эмоциями:

- Это же наша история! Когда девочки сбросили мне фото, так обрадовалась! Столько воспоминаний нахлынуло! Этот «старичок», безусловно, заслуживает того, чтобы стоять на набережной. Кто бы что ни говорил, но Лысьва всегда была городом металлургов. А кран-то какой красивенький! Его отреставрировали, покрасили. Видели бы вы его раньше!

Ольга так описывает первую встречу с необычным помощником:

- Устроилась на «Спецплав-М», как только открылось предприятие. Можно сказать, пришла одной из первых и увидела такое чудо. Этот кран не был похож ни на мостовой, ни на башенный, на которых привыкла работать. Низенький, неказистый, на рельсах. И рычаги внутри были расположены иначе.

На понимание: железный помощник стоял на улице. В его задачи входила выгрузка шихты и чугунных чушек. На конце стрелы крепился магнит. Всё необходимое для выплавки металла перегружали в небольшие железные вагонетки, а потом шихтари увозили содержимое в цех. За смену заливали 35-37 деталей, с одного ковша выходило три.

ОДЕВАЛИСЬ КАК В КОСМОС

Несмотря на две печи, внутри крана № 10 было холодно, особенно зимой. Женщинам приходилось основательно утепляться.

- Одевались как в космос: валенки, ватные штаны, телогрейки, шапки-ушанки, закрывались в шали, - это уже воспоминания **крановщицы Натальи ГОРГОЦ, ныне работницы ООО «ММК ЛМЗ»**. - Иногда так укутаешься, что и подняться в кабину не можешь. Хотя там всего пара ступенек. Не все соглашались работать на таком чуде, кто-то отказывался. Тогда мы с девочками подменяли друг друга. Смены распределяли так: неделю на одном кране, неделю на другом.

Порой в сильные холода старичок 1944 года рождения отказывался катиться по рельсам. Тогда их подсыпали песком. Застывали колодки,



Исторически у крана была деревянная cabina...

отказывала стрела. Поскольку план нужно было выполнять, шихтари привязывали к ней верёвку и поворачивали в нужную сторону.

- Пришла в чугунолитейный в 2005 году, - продолжает Наталья Ивановна. - Коллектив у нас был небольшим, человек 60-70, но очень дружным. Женщин немного: около десяти. Кроме крановщиц кладовщица-табелъщица и земледел. Вот у кого была действительно тяжёлая работа, от неё многое зависело! Земледел готовила формовочные смеси, вручную зашеивая глину и песок. А я всегда говорила: лучше подниму 100 тонн краном, чем тонну руками.

ПОЛЁТ НА КАЧЕЛЯХ

С особой теплотой Наталья Горгоц вспоминает **начальника цеха Николая БУРДАНОВА**:

- Справедливый, деловой. Всегда за нас заступался, если мы вдруг не по своей вине не выполнили план и нам не выдали премию. А какие у нас были мастера! Профессионалы, умницы. Раз в месяц на собрания приезжало начальство, выслушивало наши замечания. Они большей частью касались зарплат и ремонтов.

Девчонки, конечно, интересовались, когда будут ремонтировать кран № 10. Двигатель периодически перебирали, а вот с холодом в кабине ничего сделать было нельзя, хотя наши мужчины установили в ней даже стеклопакеты.

Ещё одна крановщица, ныне **пенсионерка Ольга БАРАБАНОВА**, рассказывает: трудилась в чугунолитейном недолго - с 1999-го по 2001 год. Чудо-кран тоже запомнила.

- Зимой не спасали даже печи, хотя, бывало, электрики включали их заранее, но обычно забывали. Придётся на смену - всё в снегу. Кран почистишь, лёд выдолбишь, включишь. Пока он нагреется, ты уже замёрзнешь. Загрузишь чушки - и бежишь в цех греться. Иногда загрузка

Кстати...

Арт-объект «**Электрический железнодорожный магнитный кран**» грузоподъёмностью две тонны, заводской № 10, изготовлен 24 марта 1944 года на заводе № 700. Предназначен для погрузки разного рода сыпучих и штучных материалов (угля, известняка, чугунных чушек). В зависимости от вида груза оснащался крюком, магнитной шайбой, грейфером. Последнее время железнодорожный магнитный кран работал в чугунолитейном цехе. Его вес - 21132 кг, мощность двигателя - 5,1 л.с.

шла всю смену. Летом другая напасть: в кабине было жарко.

При этом Ольга отмечает: трудностей не испытывала. Ведь человек ко всему привыкает. И в её работе была своя романтика. Кран вращался в разные стороны, при разгрузке качался и дарил ощущение полёта, как на качелях.

ВЕРНУТЬСЯ В МОЛОДОСТЬ

Сегодня от чугунолитейного цеха ничего не осталось. Хотя женщины вспоминают, что в нём до последнего работал ещё один редкий экспонат: заливочный кран 1905 года. Тяжёлый, как броневи́к, ещё на клёпах, а не сварной, как его потомки. Интересно, где он сегодня? Сохранился или ушёл на металлолом?

- Очень хорошо и правильно, что стан и теперь кран стоят на набережной, - подводит итог беседы Ольга Барабанова. - Для нас, металлургов, это память, наша молодость.

- Так хочется вернуться в родной цех и хоть одним глазком взглянуть! - соглашается Наталья Горгоц.

Кстати, профессия крановщика сегодня довольно популярна, в неё возвращаются мужчины. Правда, и техника нынче уже не такая: допотопные рычаги и кнопки сменяются электроникой. Так что романтика стальных тяжёловесов уходит в прошлое...

ФОТО ИЗ АРХИВА НАТАЛЬИ ГОРГОЦ



...а потом её заменили на железную



Это другой кран, уже внутри цеха



Заливщик Александр Мазунин



Разбор чугунолитейного цеха