

## Почему я вернулся на паровоз (или о самом главном)

### Часть первая

#### «Фомичев способный, очень способный мальчик, но лентяй... невероятный»

Общее мнение учителей 61-й и 62-й школ об авторе этих строк.

По правилам юные железнодорожники на Малой Октябрьской работали по четыре часа три раза в неделю: с 10 до 14 и с 14 до 18. Но машинисты на паровозе установили для себя особый режим – один раз в неделю, но зато целый день. И день этот начинался с половины восьмого утра. Почему-то запомнились утра только солнечные с ласковым прохладным ветерком, хотя по нашей, ленинградской погоде были, наверняка, и с дождём, и холодным ветром. Но паровоз к работе готовить надо было в любую погоду. И готовить его мы – тринадцати – пятнадцатилетние мальчишки начинали задолго до прихода наших, очень уважаемых нами инструкторов.

Итак, солнечное прохладное утро. Мы с помощником, который, как правило, младше на год и мало чего умеет, переодеваемся в кабине лениво посапывающего паровоза. Ночной истопник свою работу выполнил по минимуму и на манометре – 3, самое большее – 5 атмосфер. В топке небольшая горка тлеющего угля. А к девяти часам, к приходу инструкторов, нужно догнать пар до 9–10 атмосфер. Смазать всё, что нужно смазать и надраить паровоз протирочными концами. Вот это-то и доверялось помощнику, а ты брал в руки резак (длинную железяку с рукояткой и загнутым концом) и снимал в топке шлаковую корку с кучки тлеющего угля. Под ней обнаруживались красным светом горящие комки. Теперь их нужно разгрести по возможно большей площади и только потом засыпать порцией свежего угля. Кажется, простое дело, но опытный паровозник знает, что пока давление в котле слабое сифон не откроешь, и искусственной тяги не создашь, а, значит, уголь надо кидать не просто так, а «веером» и тонким слоем, а то будет много дыма, но мало огня и «поднять» пар к нужному времени не успеешь.



Помощник машиниста Петя Чистяков.  
Фото из личного архива А. Фомичёва,  
1956–1957 годы.

Скажу вам по секрету – я и теперь, через 50 лет, когда приходится, что-то кидать лопатой – землю или снег – проверяю себя, не разучился ли кидать точно в нужное место и «веером», и кучкой. Не разучился!

Ну вот, топка оживлена, можно браться за смазку. В одной руке маслénка с длинным носиком, в другой – гаечные ключи. Нужно обойти паровоз с обеих сторон отвернуть с десяток пробок и залить туда автол. Потом взять другую маслénку с широким горлышком и залить куда надо нигрол. Потом нужно взять «шприц» и кое-что смазать солидолом. При каждой смене не забывай подкидывать в топку уголёк. И вот самый сложный момент. Другим «шприцем» с набитой в него чёрной, густой, почти твёрдой смазкой – «гризой» нужно «прошприцевать» шейки шатунов. Силёнок протолкнуть эту гадость в тонкое отверстие с трудом хватает, да она ещё норовит вылезти где-нибудь не там где нужно, а

там, где ей хочется. А нужно чтобы она пролезла в зазор шатуна и шатунного пальца и вылезла наружу, завернувшись чёрной кудряшкой на соединении колеса с шатуном. Иначе инструктор придёт, посмотрит и молча начнет переделывать, а другие машинисты услышат, как шатуны стучат на ходу и скажут: «Ктой-то там сегодня на паровозе? Шатуны не прогризованы...». Нет, нельзя доставлять им такого удовольствия. И вот минут через пятнадцать напряжённого пыхания всё, что нужно кудрявится завитушками «грызы». И осталось самое приятное. В ёмкости, из которых по блестящим трубкам поступает смазка в поршни и золотники, налить из канистры «веретёнки». Это и легко и приятно, потому что струя «веретёнки» шёлково-золотистая и пахнет вкусно. И ещё её остатками хорошо оттираются уже изрядно перепачканные руки.

Итак, всё смазано, маслёнки и шприцы расставлены по полкам, ключи протёрты и сложены в ящик. А что у нас с топкой? Ведь скоро придут инструкторы. На манометре уже 9 атмосфер, но воды в котле чуть больше четверти. Сейчас включаем инжектор и закачиваем в котёл холодную воду. Делать это тоже надо с умом. Давление твоим трудом поднятого пара быстро падает, надо не прозевать и не дать ему упасть ниже семи. Удалось. Тогда можно в топку подбросить угля побольше и открыть сифон. Струйки пара устремляются в дымовую трубу, создавая дополнительную тягу. Через чёрную шапку набросанного в топку угля прорываются уже белые язычки пламени, а через минуту она уже гудит и вся светится нестерпимо ярким и жарким пламенем. Но потерпеть ещё немного нужно, так как видны кое-где красные пятна. Значит туда (и именно туда!) нужно подбросить ещё несколько лопат угля. Вот теперь всё в порядке. Минут через десять давление опять будет 9, а то и 10 атмосфер. Помощник тоже заканчивает свою работу, Паровоз отёрт от пыли и грязи, а протёртые соляркой котёл и красно-белые колеса прямо сияют на солнце. Полтора часа потрачены не зря и можно, с гордо поднятой головой, встречать инструкторов.



Юный железнодорожник Саша Фомичёв у паровоза. Фото из личного архива А. Фомичёва, середина 1950-х годов.

Но вот, что интересно: я не помню, чтобы кто-то из взрослых говорил, что **мы должны**, приходить так рано и делать, как я теперь понимаю, их работу. Но что-то было в этих полутора часах такое, что поднимало нас «ни свет – ни заря». Ощущение настоящей, ответственной, самостоятельности? Ощущение свободы в высшем, философском, её смысле, как осознанной необходимости? Не знаю. У меня нет ответа. Есть только повод к размышлению. Да ещё воспоминания не только о том, что делал, но и от гордости, что теплилась где-то в груди (32-го размера в обхвате), за то, что эта красивая, сложная машина, просыпалась, набиралась сил, готовилась к работе, благодаря тебе, твоим усилиям, твоим знаниям и твоему пониманию ответственности. Может это сравнимо с чувствами человека задающего корм коню? Не знаю. Не кормил лошадей. Но знаю, что без этого полуторачасового самостоятельного труда я бы... я бы... (не знаю что), да я бы просто не сел бы сегодня за эти воспоминания. И отсутствие этих полутора часов было первым нашим разочарованием в тепловозе.

Ну, вот и инструктора, как всегда вместе, показались на дорожке. Мой (на ПТ-02) Виктор Иосифович и Николай Иванович (на ПТ-01). Им беглого взгляда достаточно, чтобы оценить – всё в порядке. Но не хвалят. А по глазам, и по тону каких-то реплик и, казалось

бы, посторонних разговоров понимаем – довольны. А хвалить за хорошо сделанную работу, среди мужчин, как-то не принято. Тем более что это ещё и не работа, а только подготовка к ней. Вот переоденется инструктор и начнётся работа. Но об этом в

## Часть вторая

«Наказали боги Сизифа. И, вот закатывает он камень в гору, а тот обратно. Он опять в гору, а камень опять вниз. Год закатывает, век, тысячу лет. Наконец догадался – подложил маленький камушек. Не катится. Сел, выпрямил спину, вытянул натруженные ноги, опустил усталые руки. Хорошо! Год сидит, век сидит – скучно стало. Вытолкнул камушек и опять – вверх, вниз. Вверх, вниз.»

Феликс Кривин

Ну, вот и инструктор переоделся. Ещё раз окинул всё хозяйским глазом. Пригласил в кабину кладовщика Василия Ивановича и в путь на склад, на экипировку. Склад – кучи угля, подъёмный кран и землянка с ГСМ – находились там, где сейчас платформа 19 км. Будем грузить уголь. На МОЖД тогда ходили пять пар поездов. Следовательно, один паровоз делал три рейса другой два. Три, конечно, интересней, но тогда и грузить надо две банки угля. А если два рейса, то хватит и одной.

На фотографии хорошо видно, как юный железнодорожник, управляя краном, поднимает 500-килограммовую бочку над тендером паровоза. Хорошая фотография. Только вот юные к этой операции не допускались никогда и ни под каким предлогом (техника безопасности). А вот накидать совковой лопатой в эту бочку (да ещё стоящую на тележке) полтонны угля, а потом ещё во вторую (если тебе повезло и тебе предстоит три рейса) – это не опасно, это разрешается. И мы с помощником кидаем. Если две бочки – инструктор помогает. Но не сразу, а когда увидит или услышит, что наши лопаты стучаются о край банки, рассыпая с таким трудом поднятый уголь. Теперь и вам понятно, почему первые полтора часа были лишь подготовкой к работе? Зато, кто из сверстников мог развернуть ладошку, с чёрными от вьёвшегося угля мозолями. А мы это свидетельство трудовой доблести могли предъявлять до следующей весны.



Экипировка паровоза ПТ-01.  
Фото из личного архива А. Филиппова.  
Начало 1950-х – годов.

Ну, вот минут 45 хорошей работы и уголь погружен. Пополнены запасы масел. И мы, забрав с собой Василия Ивановича, едем под колонку заправляться водой. Помощник забирается на тендер, устанавливает шланг-трубу в приёмное отверстие и машет дяде Васе рукой. Тот в специальной будочке включает насос, и вода толстой тугой струёй устремляется в тендер. Теперь важно не прозевать и вовремя крикнуть «Стой!» и махнуть руками. Но мы почти всегда чуточку опаздываем. Наверное, потому, что очень приятно, после работы на складе, оказаться под струями воды, переливающейся через край тендера.

Вот так, за два с половиной часа, мы подготовили паровоз к шестичасовому рабочему дню. Через полчаса (в 10:30) отправление первого поезда. Силами другого паровоза

(которому предстоят только два рейса) состав уже поставлен к платформе. Быстренько умываемся под водомерным краником и к поезду.

Я на форуме видел, как кто-то хвастался своей подачей под сцепку тепловоза. А вот представить себе, каково подавать под сцепку паровоз, когда ты смотришь сбоку, а между тобой и вагоном ещё махина тендера. И поворачивать нужно не послушный контроллер, а сопротивляющийся давлением пара, регулятор. Здесь очень важны глазомер и взаимопонимание машиниста со сцепщиком. Инструктор, конечно, внимательно следит, но старается не вмешиваться. Понимает, что это обидно. Подкатываешь плавным накатом и метра за полтора останавливаешь паровоз паровым тормозом. Сцепщик даёт сигнал на сцепку. Теперь надо так открыть и закрыть регулятор, чтобы порции пара хватило как раз на эти полтора метра. «Тц-цц-цц» – пар зашипел. Паровоз чуть тронулся. «Хоп» – регулятор назад и опять рука на тормозе. Но он не потребовался. Работа регулятором так удалась, что движения паровозу хватило только до мягкого касания буферных тарелок. Толпа зевак (маленьких и взрослых) ничего не поняла и ничего не оценила. И Бог с ними. А вот то, что инструктор молча пожал своей ручищей твоё плечо – дорогого стоит, и запомнилось на всю жизнь.

Оставшиеся до отправления 10 минут – довольно приятное время. Работы немного. Открыть воздушный насос. Он весело запыхал: «Пф-пф» – закачивает воздух в тормозную систему. Потом повернуть другой вентиль: пар весёлой струйкой вырывается из турбинки и она загудела, вырабатывая электроток для состава. И главное – нужно следить за топкой и уровнем воды в котле. Того и другого в идеале должно быть «под завязку», но не больше. Иначе «сорвёт клапана» – то есть предохранительный клапан со страшным шумом выбросит наружу, в облака, излишки пара. Беды в этом нет, но это есть свидетельство твоей небрежности. И поэтому приходится постоянно подкидывать в топку, чтобы стрелка манометра поднималась к заветным 13 атмосферам и подкачивать холодной воды, чтобы она красную черту не перешагнула. Ну, а если, и с этим всё в порядке, то можно пойти с помощником, ветошью навести дополнительный лоск на дышащую нетерпением машину. Благо в зрителях недостатка нет.

Но вот и ДСП направляется к нам. В одной руке жезл, в другой свёрнутые флажки, посередине красная фуражка. Важничает, старается идти медленно. Понимает, что теперь он в центре внимания. Ну что ж – поднимаемся к себе в будку паровоза. Надо ещё раз всё проверить: давление пара, уровень воды, давление воздуха в тормозной системе, напряжение в электросети, состояния топки. Инструктор Виктор Иосифович на платформе о чём-то беседует с поездным инструктором. На мгновение прервавшись, взглядом спрашивает: «как?», – жестом отвечаешь – порядок. Рядом с ними крутится Главный кондуктор. Ему, наверное, обидно, что никто не догадывается, что он Главный, и он крутит вокруг пальца на шнурке привязанный свисток. Дежурный молодец, порядок знает. Не спеша, поднимается на платформу. Здоровается за руку с нами, с Главным, отдаёт ему жезл. Главный, проверив написанный на нём маршрут, передаёт его мне. Я кладу его в специальную подставку. УТЕРЯ ЖЕЗЛА – СЕРЬЁЗНЕЙШЕЕ ЧП. Ну вот, наконец, дежурный поднимает жёлтый флажок. Главный кондуктор демонстрирует всю мощь своего свистка. Последние пассажиры спешат в вагоны. Я окидываю взглядом опустевшую платформу, проводников, вытянувших жёлтые флажки, проверяю наличие хвостовых сигналов и даю длинный звонкий гудок. Инструктор тоже выглядывает в окно, но всем видом показывает, что он здесь только присутствует.

Я перевожу реверс в крайне переднее положение, открываю выпускные клапана, чтобы отработанный пар мог выходить прямо из цилиндров и поворачиваю регулятор. И пар выходит, образуя, пушистый белый ус, из правого цилиндра, потом из левого. С каждым

движением шатуна – то из правого, то из левого. Паровозу нелегко, но весело разгонять многотонную тяжесть состава. Он заждался возможности проявить свою силу.

Платформа кончилась. Проплыл назад и стрелочный пост. «На выходном зелёный», – докладывает помощник состояние семафора. «Есть зелёный», – отвечаю я, и подвигаю регулятор ещё на один зуб. Теперь выпускные клапана можно закрыть. Жаль что красивые «усы» у нашего паровоза пропадут, но не пропадёт отработанный пар. Направленный наружу через дымовую трубу он создаст дополнительную тягу в топке, и закружится кольцами вверх вперемешку с угольным дымом.

Прошли семафор, и вышли на прямую теперь для полного разгона нужно подвинуть регулятор еще на один зуб, а для экономного хода реверс вернуть обратно почти на центр, «на короткую отсечку». И паровоз чутко и благодарно реагирует на всё. Бежит весело и не нутужно, попухивая частыми кольцами дыма и пара. Шатуны и дышла суетливо мелькают туда-сюда, вращая красные с белыми ободами колеса. И даже гудок перед переездом звучит залихватски и звонко.

Можно передохнуть и спокойно оглядеться. Путь наш проложен по городской окраине, где в войну добывали торф для замерзающих ленинградцев. Потому и дорога идущая вначале параллельно нашей называется Торфяной. Между ней и нами огороды. Среди них и наш. Вот и он – мама окучивает картошку. Даю и ей длинный гудок. Она поднимает голову и радостно машет рукой. Пересекаем Торфяную дорогу и далеко справа видим стоящие среди поля самолеты. Это аэродром авиационного завода. Бывший Комендантский. Здесь зарождалась российская авиация. Ставил свои рекорды Уточкин, совершил свою петлю Нестеров. Рельсы чуть уходят влево и перед нами чёрный деревянный мост через Чёрную речку. Это та самая Чёрная речка, на берегу которой Пушкин стрелялся с Дантесом. Перед мостом сигнал «Закрой поддувало». Ну что ж – закроем.



Паровоз ПТ-02 с поездом на мосту через Чёрную речку (перегон Кировская–Зоопарк).

Фото П. Федотова (из собрания [ЦГАКФФД](#)). Начало 1950-х годов.

Проехали мост. Всё хватит отдыхать и зевать по сторонам. Впереди открывается гряда коломяжских холмов. И на одном из них станция Зоопарк. И, значит, предстоит нам длинный и крутой подъём. Поэтому нужно восполнять паровозу затраченные силы. И помощник с инструктором подкидывают уголь в раскалённую добела топку. Стрелка манометра, упавшая было до 10, опять поднимается к 13. Тогда открывается инжектор и в котёл закачивается из тендера холодная вода, пока уровень её в водомерном стекле не поднимется на три четверти. Поднялась и даже выше. Но зато стрелка манометра опять опустилась на 10, а этого может не хватить. Значит опять открывается гудящая белым огнем топка и новая порция угля, лопата за лопатой отправляется туда. При этом нужно помнить, что лишний уголь напротив пригасит пламя. И поэтому нужно бросать его в меру, «ввером» рассыпая равномерно тонким слоем. Сделано.

А паровоз бежит себе весело, и со стороны не догадаешься, какая напряжённая работа происходит в его маленькой будке. И не зря к началу подъёма котёл почти полон воды, а стрелка манометра вот-вот переступит красную черту. Но не успеет. Начинается подъём. Его крутизна уникальна даже для взрослых дорог. А, кроме того, на нём ещё два крутых поворота. Так что с разгону не возьмёшь. Приходится брать терпением. И мы берём. Перед поворотом, в начале подъёма, сбрасываем скорость, а когда последний вагон проходит его, опять открываю регулятор «на три зуба». Паровоз опять задыхал смесью пара и дыма. Не так резво, как прежде, но сильно, уверенно и ритмично. Вагончики послушно тянутся за нами в гору. Пройден второй поворот. Паровоз дышит всё тяжелее, а перед нами открывается последний прямой, но и самый крутой отрезок. И вот он – момент истины. Надо подвинуть регулятор ещё на один зуб, открыть большой клапан. Давление пара на него в несколько раз сильнее. И чтобы преодолеть его, приходится упираться правой рукой в стенку кабины. Паровоз вздрогнул, как взнузданный конь, огласил окрестности особенно сильным выхлопом пара из дымовой трубы и стал прибавлять скорость. Шатуны и дышла теперь не суетливо, а ритмично вращают красно-белые колеса и они цепко метр за метром преодолевают страшную силу, тянущую их назад. Но теперь уже ясно – преодолели, победили. И я понимаю – нет, не понимаю (глуп ещё), а просто ощущаю, что это наша совместная победа. Что наш совместный с машиной труд позволил так красиво и даже изящно преодолеть пять километров пути и страшную тяжесть подъёма.



Поезд на подъёме у станции Зоопарк.  
Фото ЛенТАСС (из собрания [ЦГАКФФД](#)).  
1950-е годы.

Всё, мы на станции Зоопарк.

Стоянка на Зоопарке короткая и дальше в Озерки. Этот трёхкилометровый перегон гораздо веселее. Слева и справа дачные домики. Ветви садовых деревьев норовят дотянуться прямо до паровозного окошка. Весело. Позднее я узнал, что на какой-то из этих дач отдыхал Блок, а на какой-то эсеры казнили попа Гапона. Но это потом, а сейчас работы с топкой немного, а интересного вокруг хоть отбавляй. Паровоз бежит весело, свистит заливисто и громко. Особенно на последнем километре, где наш путь пролегает по прямой берёзовой аллее и (это я узнал из материалов Игоря Копайсова) по следу старинной Приморской дороги.

Но вот впереди дежурка станции Озёрная. Слева берёзы кончились, и открылось поле с нашим разворотным треугольником и одним из его тупиков – первым представителем станции Озёрная. Глаза бы мои его не видели. Потому, что с ним связана та часть моего рассказа, которая называется [«Как я однажды опозорился»](#).

### **Часть третья.**

#### **Как я однажды опозорился.**

**«Береги платье с нову, а честь с молоду.»**

Мысль не новая, но актуальная

В тот (чуть было не сказал прекрасный), – для меня ужасный день, мы также весело вкатывались вторым рейсом на станцию Озёрная. Перед станцией на путях работала бригада путевых рабочих, состоящая из нескольких женщин и одного мужчины – бригадира. Кажется, его звали Суслов. А, надо сказать, наш Виктор Осипович очень любил беседовать с этими женщинами. И вот когда мы отцепились от состава, проехали тендером вперёд по первому пути всю станцию и стали въезжать на треугольник, он скомандовал:

– Остановись!

Зашипел паровой тормоз – паровоз встал. Инструктор испытующе посмотрел мне в глаза:

– Колосники прочистить сможешь?

В его глазах и в его вопросе была какая-то тень сомнения и колебания. Зато в моём ответе никаких колебаний:

– Конечно, смогу!

– Ну, давай.

Лёгкий хлопок по плечу и инструктор спрыгнул на траву к путейцам.

Тут надо пояснить, что на паровозе кроме погрузки угля в тендер была ещё одна работа, которую выполняли только взрослые. Под паровозной топкой (как и под любой печкой) была зольная камера, в которую из топки ссыпался шлак. И раз в день эту камеру надо было очищать. Для этого в одном из тупиков треугольника на Озерной была устроена яма вроде той, на которой чинят автомобили. На этой яме инструктор сначала длинной кочергой «резаком» очищал от шлака топку. Потом спускался в яму и тем же «резаком» отстёгивал крюк колосниковой решётки. Освобожденный конец опускался, и куча раскалённого шлака падала в ту же яму. Жара нестерпимая. Но ещё хуже мелкий, пылеобразный шлак, который хоть и не такой горячий, но лезет в рот, глаза, уши, за шиворот. А ведь зольник надо не только освободить, но и очистить. А потом ещё обратно установить горячую и тяжеленую решётку, закрыть на запорный крюк (притом, что под ногами куча раскалённого шлака). Короче минут двадцать тяжёлой и неприятнейшей, даже для взрослого, работы. Вот почему мы – пацаны – как правило, сбоку наблюдали за этой операцией или, в хорошую погоду, мчались на ближайший карьер, чтобы успеть искупаться. Но в этот раз Виктору Осиповичу, видно, было необходимо что-то очень важное сказать одной из путевых рабочих, а может и всей бригаде сразу. Вот и предложил он почистить зольник мне. В моей груди под майкой 42-го размера учащенно забилось сердце. И я решительно сказал: «Я смогу!» И я смог. Я все стерпел и сделал, как следует.

Потом я вылез из ямы, растопил снова топку, чтобы поднять, упавшее за время чистки до пяти атмосфер давление пара. Потом открыл на тендере водомерный кран, разделся и стал с наслаждением смывать шлаковую пыль, прикидывая, что лучше – здесь поднять пар или потихоньку завершить разворот, направляясь к поезду, забрать инструктора и уже вместе с ним, у платформы поднимать пары. Краем глаза я видел, как Виктор Осипович, лёжа на травке, увлеченно, о чём-то важном (может о визите товарищей Хрущева и Булганина в Индию?) беседовал с женщинами. Травка была удивительно зелёная, небо на редкость голубое, жаворонки драли глотки в вышине. На душе радостно оттого, что оправдал доверие Виктора Осиповича и справился с работой, которую не доверяют и более старшим ребятам. Не хватало только одного – скорее получить его благодарность в виде лёгкого хлопка по плечу и короткого: «Ну-ну, молодец!» Она – эта награда – конечно, будет, никуда не денется, но так хотелось поскорее... И я выбрал второй вариант.

Эта была не первая и не последняя в моей жизни ошибка, совершённая в погоне за наградой. Но никогда я не был наказан за неё так показательно и так коварно.

Нет, я всё делал правильно и не спеша, как и положено опытному машинисту. Не зря ведь я слышал от ребят, что Виктор Осипович за глаза говорит обо мне: «Фомичёв – золотая голова». Поэтому, отмывшись от шлаковой пыли, ещё раз проверил состояние котла и топки. Топка ослепительно гудела. Стрелка на манометре поднялась уже до семи атмосфер. Маловато, но ехать можно. С помощником подбросили ещё уголька в топку и тихонько тронулись ко второму тупику. Да, я всё делал правильно. Я вёл паровоз с той скоростью, с какой нужно при слабом паре и слабых, следовательно, тормозах. **НО ОШИБКА УЖЕ БЫЛА СОВЕРШЕНА**, и оставалось только получить за неё наказание. И я его получил.

На полпути ко второму тупику мой помощник решил, что надо подкачать в котёл воды и попытался включить инжектор – механизм очень хитроумный, требующий некоторой ловкости даже при нормальном давлении пара. А при таком низком у помощника ничего не получалось. И я подошёл, чтобы ему помочь. Мне удалось включить инжектор со второй попытки, и он благодарно зажурчал. Но тут я в левом окошке увидел медленно приближающиеся, шпалы тупика. Я бросился к тормозу, он зашипел, но при семи атмосферах мог только изобразить торможение. Мысль о контрпаре мелькнула, но перевести реверс на задний ход я уже не успевал и как замороженный смотрел на неотвратимо приближающийся тупик. И вот уже передние колеса зашуршали по песку, ход паровоза резко замедлился, но его инерции ещё хватило, чтобы боднуть буферной тарелкой конструкцию. Её чёрные-чёрные шпалы медленно-медленно поднимаются над зелёной-зелёной травой, вращаясь и переворачиваясь, медленно-медленно взлетают в голубое-голубое небо и, распугав орущих жаворонков, медленно-медленно опускаются вниз. Но их чёрное вторжение в голубую высь, столь безобразно и кощунственно, что они ещё не завершили свой такой мерзкий и ужасный в своей неотвратимости полёт, а я уже лежу ничком на той самой траве и плечи, и всё, что ещё могло сотрясаться – сотрясается от рыданий. Ведь весь я, в своих собственных глазах в это мгновение так же поднялся и вместе с чёрными шпалами упал туда, куда только и может упасть человек, не оправдавший оказанного ему доверия. И что из того, что человек этот таков, что подбежавший инструктор, как пушинку поднимает его на руки и вместо упрёков и ругани, крепко прижимает к себе, и как-то пытается успокоить. Потом ставит на ноги, но они не держат и я, сидя на насыпи, сквозь неутраченные рыдания, как сквозь сон, видел, как подошел Суслов и они с инструктором водрузили, шпалы на место, кувалдой забили плотницкие скобы. И пяти минут не прошло, как конструкция приняла прежний вид. Паровоз аккуратно выкачен из тупика, я водружён в кабину, но к регулятору встать не могу, а продолжаю всхлипывать, сидя на угольном лотке. Что за дело, что всё поставлено на место, что о моём позоре почти никто не знает. О нём знаю я. А это значит, что теперь ничего не может быть по-прежнему.

Да и не было по-прежнему. Ведь судьба подарила мне редкую возможность резко повзрослеть, заплатив за это минимальную цену. Потом, став взрослым, я, конечно, понял, что виноват был не я, а пренебрёгший своими обязанностями инструктор. Но это формальность, а суть в том, что и во взрослой жизни, когда приходилось подсчитывать убытки от совершённых ошибок, я закрывал глаза, мысленно видел медленно взлетающие и падающие чёрные шпалы и говорил себе: «Ничего, бывает хуже. Ведь я никого не подвёл и не уронил свою честь»...

А сегодняшний день продолжается без потрясений, но в постоянной борьбе за самочувствие паровоза. Будут ещё два рейса. Будут вечерние манёвры по установке состава на место ночной стоянки, вечерняя уборка паровоза и, самое замечательное – сборы домой, когда мы вместе с инструктором под открытым водомерным краником тщательно смываем с себя следы прошедшего трудового дня. Седьмой час вечера. Позади

11-часовой рабочий день. Солнышко довольно низко, но мы не спешим. Намазываем веретёнкой руки, потом окунаем их в опилки, потом соляжкой выжимаем из кожи, ввевшийся уголь и только потом, передавая друг другу кусок серого хозяйственного мыла, по очереди уступая друг другу место у краника, смываем грязь с рук, лиц, шеи. И всё это обстоятельно и не спеша, с разговорами о дне минувшем, или о планах на будущее. И нет среди нас ни взрослых, ни юных, а есть три человека, хорошо сделавших хорошую мужскую работу.

Прощаемся с крепкими мужскими рукопожатиями. Мне до дома 15 минут пешком. Дома мать приготовила сытный ужин и горячую ванну. И когда я ем, она смотрит на меня и разговаривает, как со взрослым. После ванны меня уже никто не уговаривает спать.

## Эпилог

Начиная свои воспоминания об одном рабочем дне на паровозе, я и не предполагал, что они займут почти десять страниц мелкого текста, а для того чтобы дать обещанные ответы на самим же поставленные вопросы потребуется ещё и эпилог.

Итак, мы долго готовились к работе на тепловозе. Мы радостно встретили его и с восторгом управляли сложной и умной машиной. Но восторг, как-то быстро прошёл, и мы потихоньку стали опять предпочитать паровоз. Благо один из них ещё продолжал работать. Почему? Да потому, что инженеры и рабочие создали во всех отношениях более совершенную машину. Она работала практически не зависимо от того, как поработал и сколько труда вложил в неё ты. Ею можно было просто управлять. В принципе, это могла делать даже девчонка. И это правильно. Это технический прогресс. Но нам, прошедшим паровозную школу, чего-то не хватало. Чего? Да всего того, о чём я пытался рассказать. И, если мне кто-то не поверит, то причина только в недостатке у меня литературных способностей. Пусть тогда почитает Платонова. У него об этом же, но талантливо. А вот моряки, которые для воспитания будущих капитанов атомоходов, используют парусные суда – меня поймут и поверят.

Теперь я подошёл к самому главному, что обещал рассказать. На сайте я нашёл упоминание о попытке вернуть паровоз на МОЖД. Это была замечательная идея и очень жаль, что она не воплотилась. Ведь паровоз - это не только введение в профессию – это введение в жизнь.

Недавно я возвращался домой в электричке (я живу в пригороде). Сижу, читаю и вдруг что-то заставило поднять глаза от книги. Поднял и вижу – мы на станции Рыбацкое, а на соседних путях стоит живой П-36 – самый последний и самый красивый наш паровоз. Из трубы идёт дым, из насоса вылетает парок, а из окна смотрит настоящий и совсем не старый машинист с открытым красивым лицом. Пока я пытался понять, не сон ли это – ему дали зелёный, он пыхнул паром из цилиндров и плавно бесшумно улетел. Куда? Не знаю. Может в моё детство? Может! Потому, что у меня осталось радостное и грустное что-то...

Ребята, в заключение вам скажу, что если вам, где-либо – в музее или в каком-то тупике доведётся встретить холодный паровоз – не думайте, что вы действительно видели паровоз. Чтобы увидеть паровоз, надо увидеть его горячим, а ещё лучше – в работе.