

ДОРОЖНЫЕ ИСТОРИИ

Челпаченко В.В.

Маленький мальчик Ваня был ужасный фантазёр. Поэтому, когда он оставался один, ему никогда не было скучно. Ваня умел разговаривать с вещами. Вещам нравилось, что мальчик разговаривает с ними, и они рассказывали ему разные интересные истории. Мальчику тоже нравилось это.

Этим летом семья Вани захотела поехать на море. Решили поехать на поезде. Перед отъездом из чулана достали большой чемодан. Он был стар, исцарапан и сильно поношен. Ваня смекнул, что этот чемодан наверняка знает какую-нибудь историю; он погладил чемодан и сказал: «Как ты исцарапан! Ты, видимо, очень старый чемодан. Расскажи мне историю, пожалуйста!» И старый чемодан поведал мальчику историю дорожных сумок.

Рассказ старого Чемодана

– Да не такой уж я и старый, – сказал Чемодан, слегка обиженный. – Вообще люди очень недавно начали пользоваться чемоданами (около века назад). Самыми первыми дорожными сумками были коробки с крышками, и они, согласись, очень неудобные. Далее в моду вошел (кстати, и до сих пор не вышел) саквояж – сумка из ковровой ткани. Но такая ткань была недолговечна, поэтому ковёр заменили на кожу. Саквояжи могли носить только состоятельные люди, так как кожа была очень дорога в те времена. А знаешь ли ты, что такое фибра? Это прочный прессованный картон. Чемоданы из фибры были долгое время в ходу. Они были и больших, и маленьких размеров, а к их уголкам приделывали металлические наконечники для прочности. Кстати, твой прадедушка обтягивал ремнями для удобной переноски. Он хранил чемодан под своей железной кроватью. Были чемоданы такие огромные, что дети могли в них прятаться! А когда чемоданов не пользовались, в нем хранили дорогие сердцу вещи. А потом в моду вошла традиция наклеивать на чемодан наклейки с тех мест, где люди побывали. Сейчас

есть у людей огромный выбор разных чемоданов, саквояжей и других дорожных сумок.

– Ну а ты для меня будешь самым модным, и я всегда буду ездить с тобой, – сказал Ваня и поцеловал чемодан.

Перед самым отъездом Ванина мама распечатала электронные билеты. Она не хотела идти в кассу за ними, а просто посмотрела расписание поездов в компьютере, выбрала подходящие места, нажала кнопку «Печать» – и билеты готовы!

Повествование Билета

– Я возмущен! – вскрикнул Билет. – Никакой интриги, ожиданий в очередях, нервов и неизвестностей: кликнули мышкой – и нате вам! Эх, куда зашел человеческий прогресс...

– А разве было по-другому? – спросил Ваня.

– Представь себе! Ну, конечно, не очень уж в такие далекие времена, а тогда, когда железная дорога начинала своё существование. Билеты были трех видов: купонные книжки, картонные и вырезные (да-да, их вырезали ножницами). Кстати, заранее билеты не продавали, не существовало никаких предварительных заказов, на «главных» станциях продажа билетов начиналась за час до отхода поезда, а на прочих – за тридцать минут.

Это Ване очень сильно не понравилось: ты собираешься куда-то поехать, приходишь на вокзал и не знаешь, купишь ли ты билет, уедешь ли ты вообще. Лучше уж как сейчас!

– А ты знаешь, что были ещё перронные билеты? Нельзя зайти на перрон и встретить родственников без этого билета. Билет действителен, если его проверили и пробили компостером (отсюда и пошло выражение «закомпостировать билет»)

– А «зайцем» можно было проскочить?

– Тогда такого пассажира высаживал кондуктор на ближайшей станции или он платил штраф. Но – внимание! Человека высаживали не где попало, а в определенном месте, чтобы он не пропал и был

в безопасности! Жизнь человека ценилась дороже денег и правил!

И вот настал день отъезда! Их встретил красавец вокзал с большущей вывеской-названием станции, на огромном табло постоянно менялись бегущие строки с наименованием поезда, временем прибытия, указанием, на какой путь прибывает или с какой платформы отправляется состав. Пока родители разговаривали со знакомым дежурным, Ваня представил, что мог бы рассказать ему Вокзал.

Воспоминанья старого Вокзала

– В 1895 году здесь в заволжской степи раздался первый гудок паровоза. От станции Урбах до Александрова Гая проложена была узкоколейка – ширина колеи 1 метр, а потом побежали стальные пути и на Астрахань. Депо построили, «со стойлами на 8 паровозов».

– Ты любишь кино? – спросил Ваню Старый Вокзал. – А знаешь ли ты актера Бориса Бабочкина? – Так вот, пишут, что отец актера, сыгравшего главную роль в знаменитом «Чапаеве», одно время жил и работал на нашей станции, и даже говорят, четырехлетний малыш выступал на концертах перед служащими станции!

Ваня увидел человека в форме железнодорожника:

– Это самый главный – машинист?

– Конечно, роль машиниста велика. Раньше его называли «господин механик», он, действительно, был самым ответственным человеком на паровозе, так как при том несовершенстве техники от его профессионализма зависело буквально все! Часто машинисту самому приходилось лезть в топку, чтобы устранить неисправность.

– В горячую топку? (Ваня знал, что паровозы топились углем).

Вокзал рассказал, как во время боев за Сталинград отцепили неисправный вагон, чтобы устранить неисправность, нужно было охладить топку, но времени не было. Тогда помощник машиниста смочил свою одежду водой и полез впекло...

– А проводники в вагонах всегда были? – спросил мальчик.

– В царское время, – продолжал Вокзал, – были кондукторы, которые

делились на главного – обер-кондуктора, старшего, тормозных, смазчика и хвостового. – Думаешь, просто так в песне поется «Кондуктор, нажми на тормоза»? Нет, до 1880 года в поездах не было воздушных тормозов, тормозные колодки прижимали вручную по сигналу с паровоза. Машинист трогался с места только по сигналу главного кондуктора. Жены кондукторов, когда ругались с женами машинистов, кричали: «Мой не свисня, твой не поедя!»

А путевой обходчик? Знаешь, как тяжела и ответственна его работа была? Он контролировал и исправлял пути, на много километров шел, внимательно осматривая путь, должен был знать каждую шпалу, обладал небывалой интуицией и не имел права на ошибку, которая могла обернуться человеческими жизнями!

Ваня вспомнил, что однажды читал еще, что на паровозах были кочегары:

– Наверное, кочегар бросал уголь в топку?

– Часто уголь в топку бросал не кочегар, а помощник машиниста, как более опытный, его задача – держать пар должного давления. А кочегар смазывал буксы, набирал воду, подгребал уголь. А самые первые паровозы смазывали говяжьим салом!

Ваня задумался... Интересно, конечно, узнавать, какой путь прошла железная дорога за свои 180 лет, как развивалась, как менялись паровозы, становясь локомотивами, электровозами, наконец, «сапсанами», как исчезали одни профессии и появлялись другие, современные и необходимые. Но как же всегда тяжело и ответственно трудились на ней люди, которые и были всегда главными сначала на «чугунке», а потом на «железке», как ласково, по-свойски, называют ее те, кто на ней трудится, для кого она стала жизнью...

*Саратовская область, г. Красный Кут,
лицей-интернат № 5 ОАО «РЖД», 8 Б класс
Руководитель: Харенко Л.В., Саратовская
область, г. Красный Кут, лицей-интернат
№ 5 ОАО «РЖД», учитель русского языка
и литературы*