

Шубы от французов

СМЕКАЛКА

Николаевская железная дорога была первой, на которой еще в 1877 году применялись усовершенствованные способы управления движением поездов.

Электросемафоры Ляртига поставлялись французской фирмой, со-

вершенно не знакомой с русским климатом. Фирма установила батареи электрических элементов Ляклянше на открытом воздухе. Когда в одно прекрасное утро ударил мороз в 15 градусов, все батареи, установленные под семафорами в изящных ящиках, заморозили. Движение на дороге остановилось.

Русские мужики всегда отличались сметкой. За французский счет «одежи» ящики, в которых находились электробатареи, в меховые шубы. И раздолье же стало на станциях: барашковые шкурки крали каждую ночь. Все железнодорожники оделись в меховые костюмы за счет Французской Республики. Как говорится,

обогрели, одели. Однако продолжалось это недолго. Контролер-механик Новиков придумал действенную меру: перенес батареи в теплые будки сигнальщиков, а к семафорам устроил тяги. Французы, потерявшие на шубах десятки тысяч рублей, выдали ему за это премию – 1000 целковых. И, наверное, не пожалели.

Фуражка

50 ЛЕТ НАЗАД

Борис Петров,
машинист локомотива

Спрашиваете, зачем я вожу с собой вторую фуражку? А вот зачем. Только, чур, потом не смеяться над стариком. Мне бы уже пора и на покой, до пенсии доработал, да все с паровозом расстаться не могу, вот и езжу пока...

Ну так слушайте. Давно это было. Я в ту пору только еще начал ездить машинистом с пассажирскими поездами. Однажды ночью, уже в конце осени, вел я скорый поезд.

Погода – прескверная. Бешеный ветер бросает в лицо охапки мокрого снега. Пристально вглядываюсь вперед, где вскоре должен мелькнуть глазок семафора. И вдруг особенно яростный порыв ветра – судорожное движение руки и... поздно! Моя фуражка мгновенно скрылась во мраке снежной ночи. Кочегар с помощником смеются, а

мне не до веселья. Однако делаю вид, что ничего не произошло, и мы едем дальше.

Перегон, второй, третий.... Чувствую, намокшие волосы начинают смерзаться, а впереди еще почти двести километров пути. И тогда я снимаю один сапог и, развернув портянку, повязываю ее себе на голову. Так и провёл поезд до места с портянкой на голове.

Долго потом надо мной смеялись в депо, не зло, конечно, а так, шутки ради. Вот с тех пор и вожу с собой всегда запасную фуражку.

С того времени я стал задумываться вот над чем. Паровоз ведь машина сложная, в пути всякое может случиться. А что, думаю, если оборвет какой-нибудь болт. Как быть? Тут уж портянка не поможет. И заказываю выточить или подбираю где-нибудь подходящий болт и несущего на локомотив. Потом что-нибудь другое предположу – и еще одна запасная деталь появляется на паровозе.



ФОТО ПАВЛА ГОРБАТКО

И вы, молодые машинисты, послушайте совет старшего товарища. Сделайте так, чтобы в вашей работе не было непредвиденных случаев. Потребуется сменить в пути, допустим, какой-нибудь валик, а он – вот он, на

паровозе. Продуло паром какую-нибудь прокладку, а она – вот она, под рукой.

Так-то вот, а вы говорите – зачем фуражка.

«Путевка»,
10 ноября 1958 года

На молебен в очередь

ДОКУМЕНТ

В начале века перед каждым праздником, в том числе и перед Днем железнодорожника, каждому начальнику службы надлежало придти в церковь на молебен.

Однако не всякий следовал этим правилам, и поэтому в канцелярии Сибирской железной дороги в 1900 году время от времени появлялись документы следующего содержания:

«Милостливый государь, мною отмечено, что

на богослужениях в царские и торжественные дни никто из инженеров вверенной мною дороги не бывает в церкви, так, например, 23 апреля, в день тезоименитства Государыни Императрицы Александры Федоровны на молебне был лишь один в положенной для таких случаев форме. Между тем в царские дни кроме начальника дороги или его заместителя (в случае отсутствия такового) следует бывать по очереди хотя бы еще по одному представителю дороги. В виду сего покорнейше прошу Вас в Вашу

очередь обязательно бывать в местном соборе или архиерейской церкви (смотря где назначен молебен) и непременно в мундире (а не в партикулярном платье) по получению от правителя канцелярии, которому поручено ведение очереди, уведомления о времени и места назначения таких богослужений.»

А очередь определили в следующем порядке:

1. Помощник начальника дороги.
2. Начальник среднего отдела.
3. Начальник служб пути.

4. Начальник службы движения.

5. Начальник службы тяги.

6. Начальник коммерческой части.

7. Инженер для поручений.

В настоящее время в отделе кадров вряд издадут такие приказы о посещении молебнов по очереди, да и праздники посещать никто не обязывает. Сегодня «День железнодорожника» посещают все без исключения. Традиция, знаете ли. И надо отметить, без мундиров – в партикулярных платьях.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ХРОНИКИ

Матом – не по телефону!

Когда на железных дорогах России появились первые телефоны Берлинера (1889 год), их стали устанавливать для связи ревизоров движения с подчиненными агентами.

Один из таких начальников, некто Кениг, был рад культурным усовершенствованиям. Они давали ему возможность непосредственно из кабинета, не вставая с кресла, поносить агентов самыми последними словами.

Однако один из его хитрых подчиненных заявил, что иностранные инженеры не заготовили для России телефонов, которые могли бы передавать бранные слова, и что их телефоны изготовлялись применительно к Америке и не рассчитаны на местные русские условия, где, оказываясь, работа немыслима без матерщины.

Подозрительный Кениг не поверил этому и решил провести комиссионное испытание. На одном конце провода в своем кабинете ругался начальник, а его подчиненный на другом конце, притворившись глухим к бранным словам, все время переспрашивал и просил говорить громче. Когда запас нецензурных слов иссяк, обескураженный, охрипший от крика Кениг заявил, что таких телефонов, которые тормозят дело, ему и даром не нужно.

Однако удобства связи были налицо, и в дальнейшем Кениг, поминутно заикаясь, отдавал приказы вежливо и учтиво.

3000 золотых за станцию...

Во времена царской России станций на железных дорогах было крайне мало, на некоторых – не больше пяти.

Но за соответствующую плату пассажиры могли сами «устроить» остановочный пункт и назвать его своим именем или именем своей жены. Позже такие остановки развивались в целые станции.

Так, за три тысячи золотых рублей крупный домовладелец Подрезков «устроил» для себя на Николаевской дороге дачную остановку – Подрезково. Относительно недорого это обошлось купцам братьям Герасимовы, получившим остановочный пункт Герасимовка.

В багаж, по 1,5 коп. за голову...

Во второй половине XIX века в пассажирских поездах появился багажный вагон. Чего только не сдавали в этот багажный!

Большинство железных дорог, привлекая клиентов, шли на различные послабления и льготы. Так, в пассажирских поездах, помимо сундуков и мебели, стали перевозить так называемые поштучные предметы.

Дальше всех пошла Николаевская дорога: в объявленном перечне перевозимых в пассажирских поездах вещей появилась домашняя живность. Плата за провоз устанавливалась следующая: «за телят и свиней – по 1,5 копейки с головы, за собак, овец и ягнят – по 1 копейке с головы и с версты». Получалось не дешево. Но за любимую овечку можно было и заплатить, не торгуясь.

Все недоразумения с перевозкой живности затмили случай, о котором в январе 1903 года писала газета «Московские ведомости». Какой-то шутник сдал в багаж, крепко подпоясав, живого медвежонка в большой бочке. В пути зверь протрезвел, «вышиб дно и вышел вон». Покинуть вагон он не мог и, разворотив от огорчения все вокруг, зашнуровал на мягкой кипе домашних вещей. То-то был переполох, когда открыли двери багажного вагона и обнаружили столь необычную живность.

У каждого свой аршин

В свое время начальником станции Боровичи состоял некто Устинов.

Как-то, получив предписание сообщить данные о площади вокзального зала в аршинах, он сообщил: «Лишенная возможности выслать требуемые сведения, так как вверенная мне контора не располагает квадратным аршином по причине невысылки такового из управления дороги. Прошу прислать эту меру».

