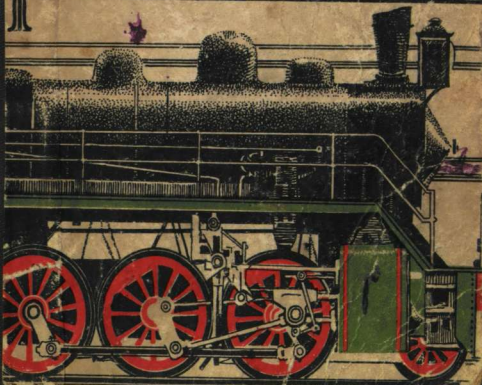
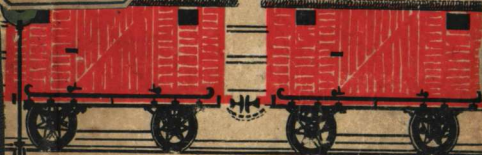


Б. ЖИТКОВ

# ПАРОВОЗ

62.  
ЖК-74



СРЛ<sub>4</sub> И

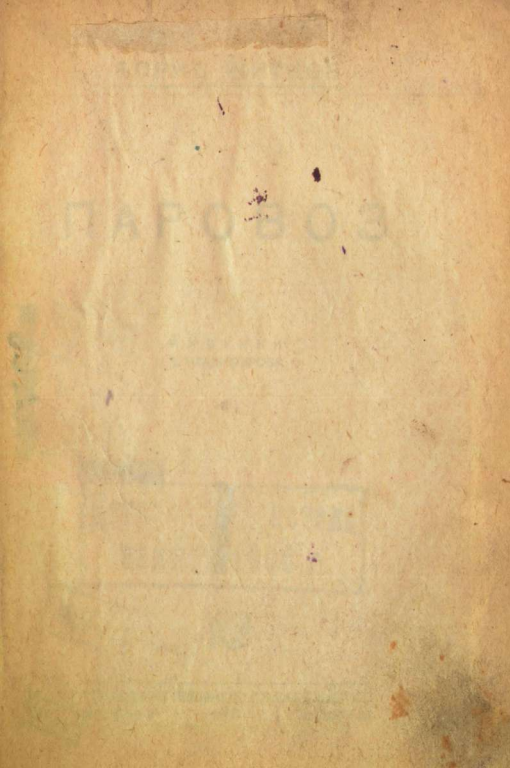
ИТАРШИА

ФОНД

17

13422

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА  
ДОМА ДЕТСКОЙ КНИГИ  
ДЕТГИЗА



۵۳

۱

625  
ЖС 74- БОРИС ЖИТКОВ

ЖС 743

# ПАРОВОЗ

Р И С У Н К И  
В. ВЛАДИМИРОВА

Проверено  
1935 г.  
62N  
ЖС-74  
44-74-1 33  
**Детская библиотека  
памяти 1905 г.**

1927 г.

1939



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МОСКВА 1927 ЛЕНИНГРАД

1941 г.



13422

1957-58 г.

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА  
ДОМА ДЕТСКОЙ КНИГИ  
ДЕТГИЗА

Гиз № 22350/л  
Ленинградский Гублит № 47630.  
2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> л. Тираж 35 000.

Не сама машина ходит,  
Машинист машину водит.

(Частушка.)

Если спросите, кто выдумал паровоз, то вам скажут: англичанин Джордж Стефенсон. И когда говорят „выдумал“, то так и кажется: сидел, думал, думал и выдумал паровоз.

Конечно, это все не так было. Прежде всего — что такое паровоз? Ну, как бы это сказать? Это паровая машина, которая сама ходит. Ну; паровая-то машина уже была тогда изобретена, ее изобрел англичанин Уатт.

Половина дела, значит, была уже сделана; осталось только поставить машину на колеса и заставить ее эти колеса вертеть. Но еще и до Стефенсона это сделал один француз по фамилии Кюньо.

Стефенсон еще и не родился, когда Кюньо ездил на такой машине (рис. 1), правда, без рельс, а прямо по земле. Вы спросите: может быть Стефенсон рельсы выдумал? Нет! Это задолго еще до Стефенсона устроили железную дорогу, только вагоны таскали лошадьми.

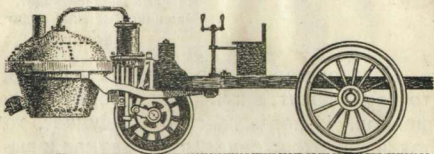


Рис. 1. Паровая тележка Кюньо 1770 г.

Еще того больше: устроили даже и паровую железную дорогу. Англичанин Тревитик устроил паровоз, который ходил по рельсам. Ну, а почему же все-таки считают, что паровоз изобрел Джордж Стефенсон? Выходит, что ему и изобретать-то было уже нечего.

Уатт изобрел паровую машину. Кюньо сделал паровую тележку, а Тревитик построил паровоз (рис. 2).



Но вот в том-то все и дело, что ни тележка Кюньо, ни паровоз Тревитика не могли работать, как надо: они плохо ходили и для дела вовсе не годились.

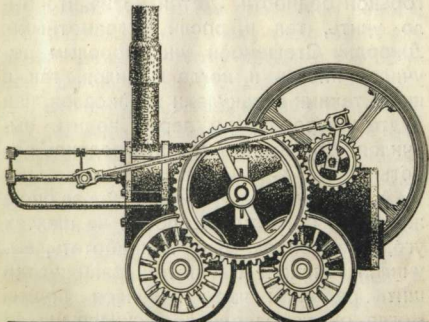


Рис. 2. Паровоз Ричарда Тревитика 1802 г.

Тревитик очень хорошо начал, но довести дело до настоящего толку у него не хватило настойчивости, да и выдумки. Главное настойчивости и упорства. А Стефенсон был на редкость настойчивый человек. Недаром он выбился из заводских мальчишек.

Его отец был кочегар, простой кочегар при паровом насосе, что откачивал воду из угольной шахты. Семейство у него было большое и жили в самой горькой бедности. Детей не на что было учить, так и росли неграмотными. Джордж Стефенсон уж взрослым выучился писать и, когда женился, так в книге такими каракулями расписался, как будто вчера только пером водить выучился. До сих пор там эта подпись его есть.

А чего он только не пробовал за свою жизнь: был пастухом, потом на шахтах уголь перебирал; чтоб приработать, выучился сапожничать; потом давай куртки шить рабочим; часы научился чинить. Когда он на заводе дослужился уж до кочегара, то стал присматриваться и изучать машину. А машины он с детства любил и уж мальчишкой мастерил модели: игрушечные машинки. И они работали. Уж мальчишкой был очень сообразительный. А когда стал кочегаром, то очень скоро начал подвигаться к своей цели. Бывало все инженеры втупик станут: как исправить машину? А Стефен-

сон, простой рабочий, возьмется и так сделает, что потом не нахвалятся.

Он выбился из нужды, стал семье помогать, учиться начал большой уже, взрослый. И с таким упорством взялся, что изучил все, что ему надо было для своего дела. К этому времени уж были кое-где паровозы. Но какие!

Прежде всего всех почему-то пугало, что паровоз по гладким рельсам будет непременно скользить и поезда уж ни за что не потянет. Придывали к рельсам добавочный рельс с зубцами, и заставляли паровоз зубчатым колесом цепляться за этот рельс. Грохоту, шуму, поломок! Больше чинят и паровоз, и рельсы, чем дела делают. Рельсы были чугунные, чугун хрупкий, и рельсы ломались под паровозом. А Стефенсон дома делал маленькие паровозики — модели и пускал их по игрушечным рельсам. По гладким, безо всяких зубцов. Плохой покажется, — он второй, третий делает и все пробует. Настойчивость у него была удивительная. Его товарищи рабочие в свободное время гурьбой толклись у него в квартире — всем любопытно

было взглянуть, как игрушечный паровоз паром ходит.

А Стефенсон увидел, что напрасно все инженеры так твердо верят, что по гладким рельсам паровоз с вагонами не пойдет.

И вот наконец Стефенсону удалось попробовать настоящий большой паровоз на гладких рельсах.

Одному хозяину угольных копей Стефенсон посоветовал пустить паровоз на гладких колесах по гладким рельсам — ручался, что пойдет. Этот хозяин знал Стефенсона давно, верил ему и знал, что уж Стефенсон зря не скажет. Он заказал себе такой паровоз, как говорил Стефенсон, и вышло отлично: паровоз таскал вагоны с углем и ничуть не скользил (рис. 3).

Беда была только с чугунными рельсами. Чугун почти не гнется, и когда его сильно надавить — ломается. Он хрупкий, а не гибкий. Так вот под паровозом чугунные рельсы постоянно лопались. Кроме того, рельсы укладывались на чугунных подставках — от этого паровозу очень тряско было ходить, и он скоро

портился. Стефенсон догадался подложить под рельсы дерево — деревянные шпалы, вот как сейчас на железной до-

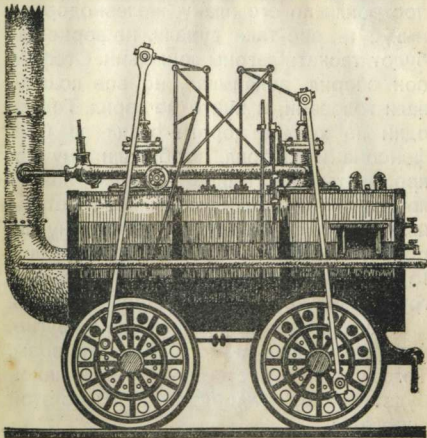


Рис. 3. Паровоз Стефенсона 1825 г.

роге, а вместо чугунных рельс поставил железные, кованые.

С этих пор Стефенсон стал строителем дорог. Но пока еще не особенно

верили, что он может построить хороший паровоз. Все же думали, какой он там ни умный, а все-таки кочегар. И когда построили по его плану железнодорожный путь, все-таки думали, не верней ли будет таскать вагоны лошадьми. Стефенсон спорил, доказывал, но все покачивали головами, и никто не верил. Только один из хозяев дороги стоял за Стефенсона и говорил, чтоб дали ему попробовать: не выйдет — будем возить лошадьми. Кое-как согласились и остальные хозяева и заказали Стефенсону паровоз. Поставили условия: чтоб ходил 15 верст в час и чтоб мог таскать столько груза, сколько будет сам паровоз весить.

Нашлись кроме Стефенсона и другие, которые вызвались построить паровозы. Тогда решили, пусть все строят, и какой будет лучше, тот и будет ходить по этой дороге.

И вот к назначенному сроку все привезли свои паровозы: Стефенсон и еще трое других. Стали пробовать. Стефенсовский паровоз „Рокет“ всех победил: он бегал по 40 верст в час и возил грузу гораздо больше, чем требовалось по

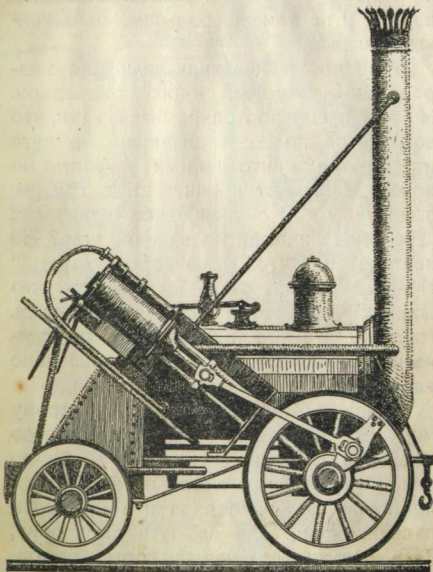


Рис. 4. „Рокет“ — паровоз Стефенсона 1829 г.



условию (рис. 4) „Рокет“ стал возить грузы по железной дороге. Но люди опасались ездить, и по тем же рельсам ходил конный дилижанс.

Чтоб не сталкивались дилижанс с паровозом, устроили много разъездов. Но все равно постоянно бывало так, что встретятся поезд и дилижанс на пути и ругаются: никто дороги уступить не хочет. Машинист кричит: „Я с грузом, помилуйте“. А с дилижанса отвечают: „Да неужели люди не важнее угля? Не хватало еще, чтоб углю дорогу давать!“ Правила всякие стали выдумывать, кто должен при встрече назад пятиться. Наконец это все так надоело, что сделали двойной путь, а там уж и дилижанс забросили и стали ездить на поезде.

Слава о Стефенсоне пошла по всему миру. Его пригласили устроить железную дорогу в Бельгии, в Испании, во Франции, в Германии, и скоро по всей Европе пошли ходить поезда и товарные и пассажирские. Где по пути были реки, делали мосты, где мешали горы — прорубали в горе ход, туннель, где болота, наваливали насыпь, вырубали в лесах



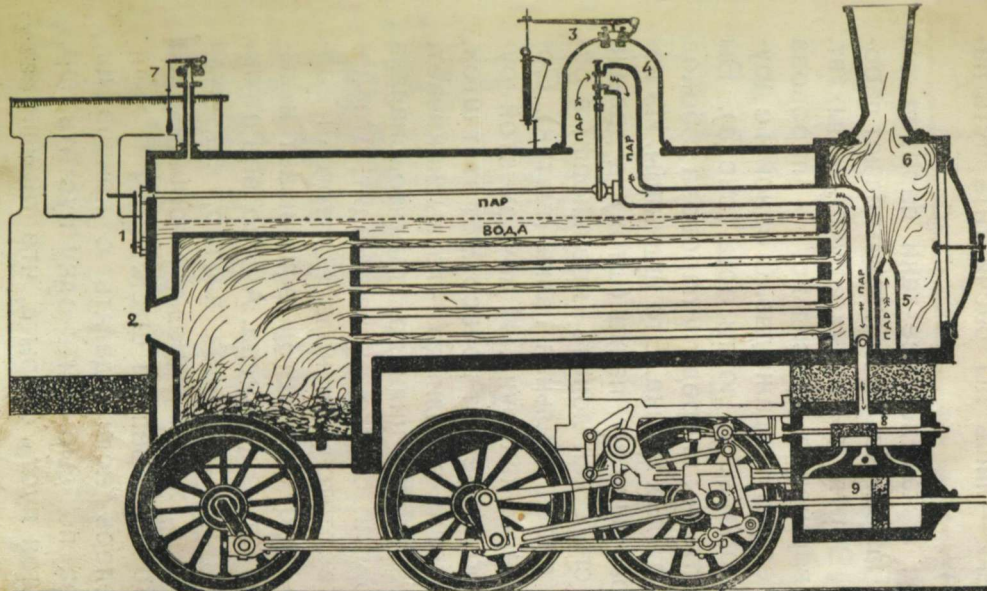


Рис. 5. 1 — регулятор; 2 — топка; 3 — предохранительный клапан; 4 — паровой колпак; 5 — конус; 6 — дымовая коробка; 7 — свисток; 8 — золотниковая коробка с золотником; 9 — цилиндр.

просеки — лишь бы расчистить путь паровозу.

Ну, а как же все-таки паровоз ходит? Паром. Как дети представляют паровоз? Вертят в воздухе рукой и пыхтят. И совершенно правильно. У паровоза тоже есть рука, даже две. С одной и с другой стороны. И локти есть (рис. 5). Вы посмотрите: впереди у паровоза с боков два круглых ящика. Это цилиндры. Из цилиндра выходит палка (шток), а дальше идет сгиб, как локоть (крейцкопф) в руке, и снова стальная палка (шатун). Совершенно, как рука. И концом этой руки паровоз вертит колесо. Вот этот шток, что входит в цилиндр — то выскакивает, то прячется в цилиндр, так что сначала не понять: оттого он так ходит, что колеса вертятся, или колеса оттого и вертятся, что этот шток вскакивает и выскакивает из цилиндра. А дело все в том, что внутри цилиндра плотно, как пуля в стволе, ходит тарелка (поршень), за нее-то и закреплен шток.

Теперь если сделать с концов цилиндра по дырке и в одну пустить пар, а другая пусть открыта, что тарелке де-

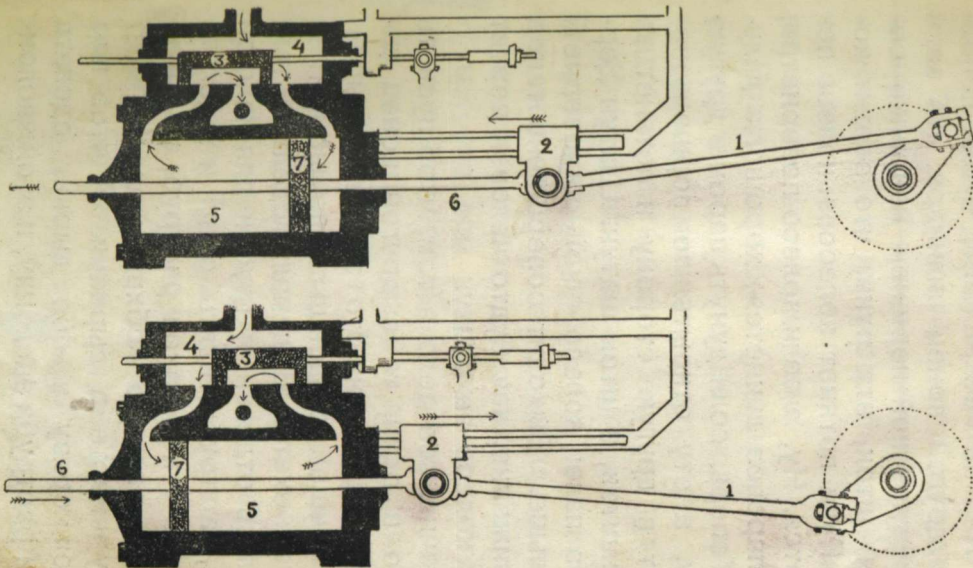


Рис. 6. Работа цилиндра.

1 — шатун; 2 — ползун; 3 — золотник; 4 — золотниковая коробка;  
5 — цилиндр; 6 — шток поршня; 7 — поршень.

Ручка  
лать? Пар на нее нажмет, и она поползет в другой конец цилиндра. Но ведь с этой тарелкой-поршнем накрепко соединен шток, эта рука, что вертит колесо. Рука потянет колесо, и колесо повернется. Ну, а если колесо повернется, то и паровоз двинется; хорошо, а дальше? Теперь, если дунуть паром в другую дырку, а эту открыть, то поршень поползет в другую сторону и потянет за собой шток, а шток шатун. Шатун держит за палец колесо — колесо повернется дальше. Выходит совершенно такое же движение, как будто человек вертит рукой колесо за ручку.

Значит, все дело в том, чтоб пускать пар то в один, то в другой конец цилиндра, то в одну, то в другую дырку. Этак лучше согласишься пешком идти, чем так ехать. Выдумали сделать так: не делать отдельных трубок для каждой дырки, а трубу взять одну и сделать на конце у нее такой раструб, чтоб он как раз плотно обхватывал цилиндр сверху вместе с дырками. А чтоб пар не шел сразу в обе дырки, сделать внутри раструба заслонку, и этой заслон-

кой то одну дырку прикрывать, то другую. Так и сделали, а чтоб двигать заслонку, к ней приделали стальную палку и провели ее из раструба наружу, так что можно ее переставлять, не залезая внутрь. Но вот ведь беда!

Когда тарелка (поршень) пойдет назад, так пар, что ее сюда пригнал, теперь ей мешать будет итти назад. Надо ему дать выход! Как же тут быть?

И здесь люди догадались, как сделать. В этот раструб провели снаружи трубу под заслонку, а заслонку сделали толстую и в ней посредине выдолбили ямку. И так это все устроили, что когда заслонка закроет дырку, то на дырку она как раз станет ямкой, а ямка такая длинная, что с конца трубы, что идет наружу, она никогда не сходит. Пар из дырки сейчас же побежит в ямку, а по ямке в трубу, что идет наружу, и выйдет вон на воздух. Теперь тарелка может пятиться назад, сколько ей угодно.

Эта заслонка (золотник) работает как рука. Вот если бы вы сложили руку горстью, а под ладонью был бы ход в наружную трубу и дырка цилиндра, из

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА  
ДОМА ДЕТСКОЙ КНИГИ  
ДЕТГИЗА



которой нужно выпустить пар. Теперь двигайте рукой взад и вперед, и вы будете пар выпускать вон то из одной, то из другой дырки, а в открытую дырку будет врываться пар из раструба и жать на поршень.

Но нельзя же и заслонку (золотник) все время рукой дергать взад да вперед. Так вот палку, что идет от заслонки, соединяют с шатуном, с рукой, что вертит колесо; так соединяют, чтоб от хода машины заслонка сама передвигалась. Раструб паровой трубы, про который я говорил, делают в виде коробки, так его и называют золотниковая коробка. В нее по трубе пар идет из котла. Котел в паровозе это и есть самый-то паровоз, длинное его туловище. Он как толстая труба. Огонь разводят не под ним, не снизу, а внутри него, в самом котле горит огонь. Это круглое туловище котла сзади расширяется, целый ящик к нему приделан. Большой железный ящик. У этого ящика двойные стенки и между ними вода. Вода и во всем котле, только не до самого верху. И вот там внутри этого ящика разводят огонь.

Двери из него открываются в будку, где машинист с кочегаром. Но от огня—дым, куда же дым девается—труба ведь впереди паровоза, а топка сзади. Выходит, что дыму надо через весь паровоз пройти, чтобы попасть в трубу. Так оно и есть—через весь котел летит дым. Летит по трубкам. Эти трубки идут внутри котла от топки к трубе. Они выходят под трубой, там есть пустое пространство, без воды.

Зачем же в самом деле устраивать такую глупость: топку в одном конце, а трубу за тридевять земель? Это нарочно так устраивают: дым горячий, он идет в трубках через воду и очень хорошо ее согревает. Смотрите: в самоваре одна труба. А сделайте в нем две или три—он гораздо скорее нагревался бы. А котел—это тот же самовар, только боком положен, и вместо одной большой трубы в нем полсотни. И это уже давно выдумано. У Стефенсоновского „Рокет“ такой котел уже был. Он этим котлом главным образом и взял.

Но паровозу на ходу надо много пару, надо, чтобы дрова или уголь не ле-

ниво, а полным ходом горели бы в топке. Надо тягу хорошую. Вот на фабриках, чтобы дать хорошую тягу, ставят громадные кирпичные трубы. Ну, представьте себе, что на паровозе стояла бы впереди громадная труба. И ходу мешала бы, а потом ее так бы раскачивало, так бы болтало на ходу, что скоро она развалилась бы по швам.

Но как же сделать и чтоб труба была небольшая, и чтоб тяга была хорошая? Дуть! Дуть снизу в трубу. Неужели качать туда воздух? Нет, можно дуть паром. Вот в это пустое пространство впереди котла, куда вылетает дым из трубок, в дымовую коробку, проведен тот пар, что вылетает из цилиндров. Вы заметили, что у паровоза из трубы на ходу вылетает пар, а дыму почти и не заметно. Особенно хорошо это видно, когда паровоз трогает с места: как тяжело и громко дышит он белым паром через трубу. И вот на ходу пар вылетает из цилиндров, вызывает в трубе сильную тягу, и от этого в топке клоочет пламя. „Конус“ называют трубку, из которой вырывается пар из цилиндров наружу. И на сте-



фенсоновском „Рокет“ уже был устроен конус. Стефенсон знал, как конус подымает пламя в топке, как тянет он пламя в трубки через весь котел. Вода в котле у „Рокет“ быстро нагревалась, и всегда много пару было в стефенсоновом паровозе. Тревитик тоже пускал в своем паровозе пар из цилиндров в трубу; но он это делал для того, чтобы паровоз не так шумел на-ходу, чтоб не фыркал паром в обе стороны. И Тревитик не заботился, чтоб как следует устроить конус.

Теперь смотрите: ведь пар делается из воды. Если паровоз будет долго работать, то вся вода выкипит. Надо ее добавлять. Но вот, как накачать воды в котел, когда ее мало? Не открывать же поминутно котел, чтобы доливать его как доливают самовар. В котле пар напряжен, он давит изнутри, так что если сделать в котле дырку, то так и засвистит оттуда пар с силой, с напором. И вот надо все-таки умудриться накачать туда воды. Для этого в котел проведена труба и через нее насосом накачивают воду: насос сильнее давит, чем вода из котла,

и пересиливает ее. Так что с силой, но все же вталкивает насос свежую воду в котел. Но теперь придумали еще лучше— без насоса, без помпы: паром из котла вгоняют свежую воду в котел. Удивительная выдумка! Называется инжекутр. Вот как он устроен. Из котла идет паровая трубка. Она встречается с водяной трубой, что идет от тендера. И встреча эта устроена так, что если открыть кран на паровой трубе, то пар станет с силой дуть и захватывать с собой воду, толкать воду сильной струей. Струя получается такой силы, что она сильнее давления в котле. Струю пускают по трубе и выжимают воду из тендера в котел. Этот паровой насос и есть „инжектор“. Их не один, а два, а то и три бывает на паровозе. Повернул машинист ручку — и дунул паром из котла в инжектор. Но пока инжектор не заработал, не взял, лишний пар летит вон из инжектора по „вестовой трубе“ вниз под будку.

А чтоб знать, много ли воды в котле, выведены наружу трубки: одна оттуда, где пар собирается, другая — из

воды, но они не открыты в воздух, а соединены одна с другой накрепко стеклянной трубкой. В ней вода стоит на той же высоте, что и в котле. Это — водомерное стекло. На него и посматривает кочегар в пути — как вода? Не надо ли добавить? Мало? Пускает в ход инжектор, и вода в котле прибывает, и видно, как в стекле вода поднимается выше.

А вы видели в будке у машиниста на паровозе такой белый круг со стрелкой в роде часов? — это манометр. Он показывает, сильно ли давит пар, сильно ли распирает пар стенки котла? Он очень просто устроен. Из котла идет наружу трубка, и трубка эта закрыта стальной пластинкой, тонкой как жестянка. Пар пойдет в трубку, надавит на пластинку, станет ее выпирать; пластинка выпучится. Так вот к пластинке приделана палочка, которая и поворачивает стрелку в манометре: чем больше давит пар, тем больше выпучивается пластинка, тем сильнее и стрелка поворачивается. И машинист всегда знает, сильно ли давит пар у него в котле, не надо ли еще под-

кинуть угля в топку, чтоб посильней давило на поршень, чтоб больше силы было в паровозе.

На манометре поставлена красная черта — за нее не должна переходить стрелка — это уж слишком сильное давление, опасное для котла.

А ведь все-таки страшно: вдруг так сильно разогреется вода, так много станет пару, что котел лопнет, и все тогда полетит вверх тормашками. Но ни кочегар, ни машинист этого не боятся. Нарочно на верху котла устроены две трубы, и эти трубы закрыты клапанами, как крышками. Вот на эти крышки снизу будет давить пар и выходить. Но тогда и давления в котле никакого не будет, это все равно, что дырка! Нет, эти крышки сверху нажаты тугой пружиной и не открываются, пока уж чересчур не наплет паром снизу, пока пар не пересилит пружину. Эти крышки предохраняют котел от взрыва и называют их „предохранительные клапаны“. Слыхали, как иногда на станции паровоз вдруг гудеть начнет, и не свистком, а как-то басом, густо, сердито: это пар переси-

воза мельче шаги, он меньше проходит за один оборот колеса — чем скакун курьерский.

Сто лет уже работает паровоз на железных дорогах, с тех самых пор, как кочегар Джордж Стефенсон поставил его на рельсы. Но скоро и ему дадут отдохнуть: на смену ему идет тепловоз. Это автомобиль на рельсах. Только, конечно, машина на нем будет сильнее, чем на простом автомобиле — ему и работу придется делать потрудней — таскать груженные поезда.

Как же машинист водит „машину“, то есть паровоз? Прежде всего надо, чтоб пар был в котле: значит надо следить, чтоб в топке был огонь, а в котле вода. Затухнет огонь, пар не будет давить на поршни цилиндра, „пар сядет“, — как говорят машинисты, — и паровоз ослабеет и станет. А если воды в котле не будет — тут уж беда. Тогда котел испортится, как самовар, когда его поставить без воды. И вот для того, чтоб следить, не выкипела ли вода в котле, приделана к котлу стеклянная трубка. Концы ее соединены наглухо с котлом, и в ней вода стоит на

том же уровне, что и в котле. Но, чтоб еще, вернее было, сделаны в котле три крана: один над другим, как раз у того уровня, как должна стоять в котле вода. Этими кранами и пробуют. Откроют нижний — и если идет оттуда не вода, а пар, значит, спеши, подавай воды в котел. Если из верхнего пойдет вода — значит, уж много воды в котел накачали. Эти краны так и называются: водопробные.

А главный рычаг управления — это ручка регулятора. (Рис. 8). Если регулятор повернуть, то пойдет из котла пар в цилиндры и паровоз двинется. Еще больше „открыть“ регулятор, еще сильнее пойдет паровоз. А если совсем закрыть, пар в цилиндры итти не будет, но паровоз с разгону будет еще итти и итти, особенно под уклон. Есть еще важная ручка в будке машиниста. Она внизу справа. Это ручка от „кулисы“, которая передает движение от колес к золотнику. Если ее вертеть, то можно сделать, чтоб золотник широко открывал окна в цилиндры, и пар сильно будет врываться и давить на поршни, а можно сделать так, что только одни щелочки будет

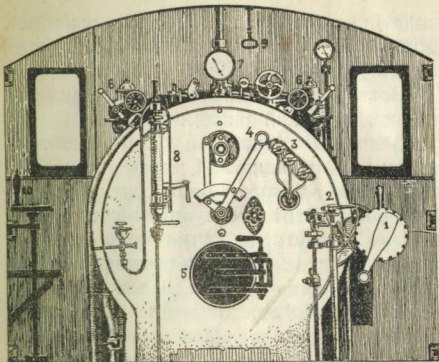


Рис. 8. 1 — привод к кулисе (перемена хода); 2 — воздушный тормаз Вестингауза; 3 — водопробные краны; 4 — регулятор (пуск пара из котла в цилиндры); 5 — топка; 6 — инжектор (дает воду из тендера в котел); 7 — манометр (указывает силу давления пара в котле); 8 — водомерное стекло (указывает, много ли воды в котле); 9 — свисток; 10 — ручной тормаз.

приоткрывать золотник, пар по чуточке будет входить в цилиндры мелкими дышками, паровоз будет еле двигаться. А можно и вовсе остановить кулисой движение



золотника, и даже пустить машину наобор-  
рот, то есть задним ходом. Как же те-  
перь пустить паровоз в ход?

Вот как раз над этим думал один ба-  
тюшка, сельский священник.

Дело было летом, в самый зной, на  
маленькой станции. И такая проклятая  
станция, что один раз в сутки прихо-  
дит поезд, и тот стоит полминуты. И вот  
как на зло чуть не сутки пришлось ба-  
тюшке ждать на подлой станции. По-  
падья, женщина в теле, сидела на узлах.  
под навесом, вся от жары разомлела.  
Потеет да дремлет. Поп был сухонький,  
молодой еще. Скучал и бродил вокруг  
станции, прутиком похлестывая по сухим  
репьям. Жарко и в чесучевой рясе.  
А паровоз лениво расталкивал сонные  
товарные вагоны по путям. Толкал, тол-  
кал и стал у будки. Машинист весь мок-  
рый выскочил и пошел к стрелочнику  
в будку—хоть отдышаться минутку: ну-ка,  
весь день у огня на таком пекле!

Батюшка не спеша все ближе и ближе  
к паровозу подходил. Видит, стоит паро-  
воз, черный, жаркий и сопит помаленьку.  
Глянул в будку—будто-б пусто. Никого.



А в будке-то краников, ручек, рычажков, трубочек. Давно батюшка этим интересовался, когда еще физику проходил, все об этом думал, об этой механике. Огляделся вокруг — никого. Одна матушка сидит далеко под навесом, и совсем ее сон сморил.

„Эх, — думает батюшка, — вот случай“. — Подобрал ряску и полез на паровоз.

„Ничего, — думает, — я особа духовная, если и увидят, не облают же“. Слышит как в топке огонь полощется и сипит что-то в трубе. „Дай, — думает, — эту ручку попробую, что будет?“ И так стало интересно самому шевельнуть ручку. Большая ручка посередине. Взялся батюшка рукой и толкнул ручку. И вдруг паровоз какдохнет: шумно, густо:

— Шух. Чух.

И видит батюшка, пошел, ей богу, пошел. И радость и страх вошли в попа. Ой, никак поехали? Батюшка видит, как пошли мимо телеграфные столбы.

Скорей назад ручку.

А паровоз не стал, все идет. Батюшка тут потерялся, опять схватил за ручку, опять ее толкнул, паровоз — как заохает и припустил. Да как!

А сзади кто-то кричит. Высунулся батюшка из будки — видит и машинист и стрелочник бегут сзади, кричат, руками машут, а батюшка чуть не плачет и шляпой их к себе зовет. Нет уж, пошел, пошел паровоз. Понес, везет, а куда? Хватился батюшка за один кран, он маленький, а может быть самый главный, горячий проклятый. Обернул руку полкой, открыл — оттуда как резанет, как зашипит, а паровоз ничего не слушает, везет. А вдруг поезд на встречу, что тогда? И стал батюшка хвататься за что попало: жжется, чуть не плачет. Вот еще ручка справа, хорошо хоть холодная. Стал вертеть. Повернул раза три — ух, как надаст паровоз. Трясет его на рельсах, стучит, грохочет, кидает и несет, несет, как будто все разнесет и утянет попа в пропасть.

А машинист бросился в станцию, орет на ходу:

— Начальника, начальника!

Все всполошились, выскочил начальник без фуражки, глазами спросонья хлопает.

— Что, что орешь? Горим?

— Поехал, поехал! — кричит маши-

нист, — телеграмму давайте! — и бежит в телеграф. Телеграфист очухался.

— Что, чего?

— Давайте, — кричит, — телеграмму в Ивановку, путь очистить. Скорей! — И тычет телеграфиста в спину, — живо, бей во всю мочь!

— Да что вышло? — спрашивает начальник, а у самого дух зашибся со страху.

— Что, что! — орет машинист, — едет, путь давайте, едет!

— Кто, начальство? — бормочет телеграфист.

— Поп едет. Колоти телеграмму, олух, колоти скорей! Туда под уклон, он сейчас там будет. — И треплет за шиворот телеграфиста. — Поп едет, понял? Чтоб тебя разорвало! Бей!

И стучает телеграфист — у самого руки прыгают — стучает телеграмму в Ивановку:

«Давайте путь, поп едет».

На Ивановке переполох. Толкают назад пассажирский состав, никто понять не может, и только друг другу передают со страхом и удивленьем:

— Поп, поп едет. Поп какой-то такой.

— Может, Коп, Александр Иванович, так небольшая птица, дорожный мастер.

— Да какой там Коп, он на дрезине. А то поп; поп, понимаешь? Все пассажиры из окон высунулись уж и в поезде всполошились: почему на запасной путь затолкали? Идет говор:

— Поп едет.

А батюшка летит на всех парах под уклон. Хватился за ручку, чорт с ней, пусть жжется—и ударил пар из-под будки, белым облаком вьется за паровозом, за другую—ух, зашипело,—и с другой стороны хрипит, валит пар. Несет паровоз, дух захватывает. Бьется батюшка, хватается, и летит в пару как в облаке паровоз на станцию. Издали уж видят: несет бешеный паровоз под уклон, пар клубами летит. С шипом, с хрипом, с грохотом пролетел мимо станции.

Глядят: верно—поп, поп и едет. В чесучевой рясе и соломенной шляпой машет.

А с Ивановки уж летит телеграмма дальше:

«Давайте путь».

Видит батюшка сзади на пути бежит другой паровоз и свистит, свистит.

«Ой, — думает, — а как вдруг нагонит да врежется, а мой-то ходу сдает. И как теперь ходу-то поддать?»

А задний паровоз все ближе, ближе. Вон, видать, люди впереди стоят. Нагоняют. Батюшкин уж совсем ходу сдал. Тише, тише идет. Совсем становится.

«Господи, стыд-то какой, — думает батюшка, — поп я и озорство та-кое».

Вылез на ступеньки, спрыгнул и без оглядки под насыпь, в бурьян и бегом прочь.

На вторые сутки прокрался батюшка ночью на свою платформу.

Начальник зубы сжал:

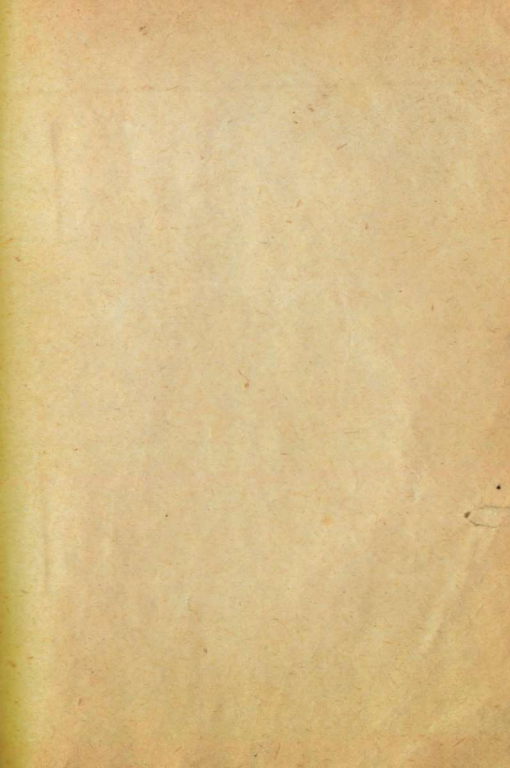
— Эк вас дернуло.

Батюшка глаза опустил.

— Полюбопытствовал.

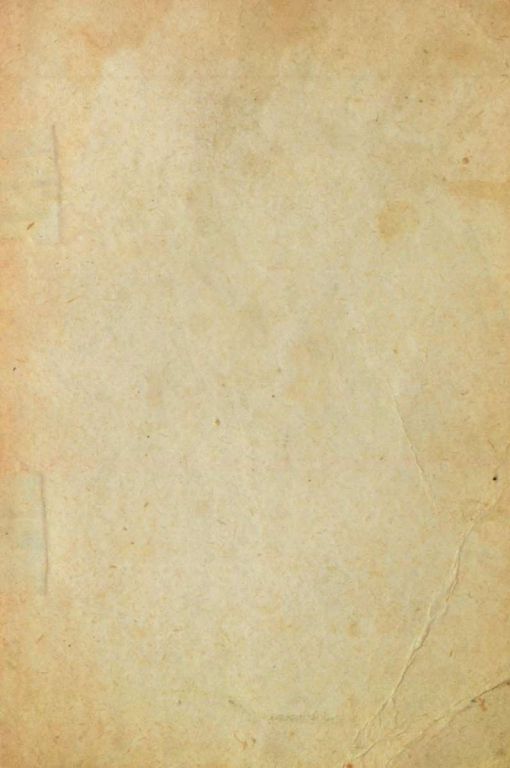












19 коп.

К

