

- А дело-то вышло так. Не помню сейчас: до ли предассетские сумерки стаяли до вечера набрякли. Катил наш поезд где-то уже близко к Могилеву. Постукивал, постукивал на рельсовых стыках, да взят и встал. Уголек в топках был тощий, вот и притух. Надо было раскопчегаривать. Что делать? Смотрим, рядом какой-то карьер и возле него как поленили дров просвечивает. "Ну-ко, Федюшка, дуй за поленими!" - говорит машинист. Я и дернул. Подбегая. Глаза-то не надумал распылить. Хвать поверху и тяну. А это - сейчас вспомню и по-за чего мороз - холодные голые ноги человечки... Убитых, расстрелянных ли немцами, видно, склади в такую гору... Без ума доскал до своего состава. Спришиваются: "А куда ты где, парень? Тебя за чем послали?". А у меня руки дрожат и зуб на зуб не попадает...

Он сидит передо мной. Федор Максимович Ефремов, говорит, не торопясь, раздучливо, не свивает изредка по столешнице тяжелые крупные руки. На минуту замолкает. Наверное, прокручивает в памяти те летние недели, когда впервые обожгло его, еще зеленого юнца, смертным дымом огромной войны. Она тогда уже громыла-ла вдаль, отодвигаясь к западным нашим государственным пограничным отметинам. Как сказочное чудовище, перепаривала война все, что ни попадало в сферу ее огнестрельного влияния - железо и дерево, бетон и лес, танки и снаряды, и все ей было мало.

В том, 1944 году, о котором идет речь, фронту крайне были необходимы паровозы. Пришла разнарядка и на тот участок железной дороги, где в это время зарабатывали себе хлеб насущный подросток Федя Ефремов, Собрате, как говорится, с миру по нитке: Свердловск-Сортировочная выделала два паровоза, столько же - станция Егоршино, и один взяли с Кузино, к депо-скому коллективу которого и был приписан Федор. Надо было доставить их по нестывающимся

В начале - поездным кочегаром на станции Кузино. Оформили его честь по чести. Выдали наркомовский паек. И впрямь - шпиком запахло, но обманул тот мужик на базаре. Федор Максимович затряс узловатые пальцы один за другим: давали по этому паюку 300 граммов хлеба, 25 граммов шпика, 20 - сахару и даже 10 граммов табаку... Ну и - как основа ко всему этому паюку - хлебная карточка на 700 граммов в сутки.

Служу, внимательно слушаю старого, истинного труженика, гляжу в его выцветшие с возрастом светлые глаза, изредка пробегая взглядом по простой, немудреной обстановке аккуратной квартиры без всяких там роскошеств и излишеств. И верно каждому слову, потому что на своем военно-послевоенном детстве знаю, как непросто жилось нам тогда. Всем - и детям, и взрослым, и старикам.

А вот эти сегодняшние упитанные добры молодцы 16-30-летнего возраста, с накачанными бутрами полунискусственной мускулатуры, которые в своем школьном возрасте пинали куски сухого белого бетона вдоль стен в классе, которым сегодня ничего не стоит "карпачуть" какого-нибудь старика-ветерана в темном переулке, а то и на глазах у всех, которые с таким доистопытным блеском в глазах транзитируют и распродают за рубеж богатство страны, нарабатанное их дедами и отцами, да при этом презрительно сплевывают в сторону предков сквозь американскую жефательную резинку за губой, - эти сегодня не поверят таким рассказам Федора Максимовича. Мои, сказки, наваливает дедок...

Нет, никакие это не сказки, а суровая быль тех лет. Именно в таких обстоятельствах и воевали, и победили, и поднимали из развалин города, и хлеб растили. И совести своей не теряли - ни в больших делах, ни в малых.

Вспомни Федор Максимович мельком и столбовские "разносоны" тех лет: ши крапивные да лебеду отварили. Вспомнил, что выдала ему форму железнодорожную: черную гимнастерку, прямые штаны, фуражку. А из обуви - смешно подумать! - давали на неделю лапти, а попозднее - ботинки, верх у которых был брезентовый, а подошва деревянная. Жил Федор в первое время на частной квартире. Это уж потом для таких же бедомашиков, как он, поставили какое-никакое общежитие, столо-

## ПО РЕЛЬСАМ ТОЙ ВОЙНЫ

**В № 144 "ВП" на первой странице была помещена фотография супругов Ефремовых и сказано, что рассказ о них будет опубликован "на следующей неделе". К сожалению,**

рельсам войны до станции Конотоп Киевской железной дороги. А часть ее все еще была под немцем.

Ну что же, приказ есть приказ! Угадал в эту "дальнобойную" паровозную команду, которой предстояло гнать пять паровозов к фронту, и наш 15-летний тогда герой. Поэтому не особо и удивляться той остроте его первых прифронтовых впечатлений, с коих начинается наш рассказ. Такое, действительно, врежется в память на всю оставшуюся жизнь.

Эта поездка влогонку удаляемся на запад победным нашим фронтам дилась для парня около трех месяцев. Только в ту сторону, до той точки, где их вынужденно остановили. Двигались более полумесяца. Домой, в Кузино, возвратился Федя аж под самую зиму... Много чего повывал он на этом долгом пути, досыта и натерпелся, и напереживался. Как, впрочем, и взрослые его компаньоны-железнодорожники. Под Оршу попали еще по летней жаре. Крутом незадухающие пожары, пеленали на месте деревья, проволочные заграждения, на которых повисли убитые солдаты. Под Криевом одной железнодорожными путями захоронены груды трупов, чуть приспаванные землей. Под Могилевом не убередились от бомбежек. Начиная с Орши, паровозный состав уже сопровождали бойцы-минеры, вооруженные автоматами и стан-

**течение обстоятельств не позволило поступить так, хотя материал был вовремя подготовлен. Публикуем его сегодня под тем же заголовком, что и 5 августа.**

ковым пулеметом. Иначе было нельзя: некоторые участки железнодорожного полотна были заминированы, а в близлежащих окрестностях бригады добрых пиллеровцев и их при-служников - полтавцев. Бывали и курьезные случаи во время этой "одиссеи".

- Уда-то мы ехали через Москву, - усмеяется мой собеседник, выловив в памяти что-то веселое, - стоим, помню, ночью на окружной дороге, машинисты мои отправились вздремнуть поблизости, а я один на паровозе, рубашонка-безрукавка на мне... Смотрю: что за диво этакое?! Вдруг разноцветные ракеты вдалеке, как из-под земли начинают сыпать в небо. Испугался, полез по колту, чуть руки не сжег... Ладно, что-то из наших пошел, враз меня успокоил. Это, говорит, Москва-митуха салют дает. Знаешь, наши войска еще один город взяли. Благодарность выражает...

В легкой трудовой жизни Федора Максимовича, тесно переплетенный с железнодорожным ремеслом, которое он осваивал, поднимаясь с одной должностной ступеньки на другую. Начальный же период его профессионального становления пришелся как раз на военную и тяжелую послевоенную пору.

А как же попал старотуркинский пахан Федя Ефремов под железнодорожную форменную фу-

ражку? Тоже - своя история. Жил он в те поры у себя в Старой Утке уже без матери. Отец женился на другой. Устроили Федюшку в поселке учеником слесаря. Часто заставляли парня на работе таскать вручную всяческие железяки. Не глянулось ему все это: тоскливо, неинтересно, голодно... А в Свердловске жил старший братан. Надумал Федор податься к нему, прильдеться, может, там чего выгорит с работой и заработком. Поехал. В кармане одна трипшатак денег трепыхается. Тогда по этой цене можно было лишь картофельную шаньгу купить. Вот и все капиталы!

В Свердловске ткнулся на базар. На вид пареня он был рослый по своим годам. Разговорился там с одним мужиком. Сказал, что вот, дескать, работу ищут. А тот ему и просоветует: как-нибудь, мой, в Кузино, там в железнодорожном деле люди нужны, да и с едой у железнодорожников погуще: шпик дают, даже колбаса временами перепадает...

Нужные слова попали в нужные уши. Добрался Федя до Кузино. В одной рубашке. Босиком. Благо стоял июнь месяц. Показался в конторе: так и так - хочу у вас поработать. А за душой уже - ни копейки, о продовольственной карточке - и думать нечего.

- Ладно, парень, - сказали ему, полушутя-полудура, - принять мы тебя примем, но чтобы к двадцати годам из тебя настоящий машинист паровоза был.

- А я и паровоза-то до этого времени не выдывал, - вставляет Федор Максимович, улыбаясь гоня морщины к вискам. - Ну, выхоят со мною, босыком, на крыльцо, подзывают какого-то дядю в черной железнодорожной форме: "Вот тебе, Иван Васильевич, и новый котларь!"

Так вот мой собеседник и стал "пахарем" на железнодорожной "ниве" на долгие-долгие годы.

(Окончание на 4 стр.)

своей невозвратной молодости.

- Ну, а потом как у вас складывалось?

- Потом-то? Как тут сказать... Решил еще поскать по просторам. Метнуло меня на Север, в Ивдель. Целый год протрубил там на строительство железной дороги. Молодой был, дак...

Однако судьба вскоре повернула его обратно в родные стены. И было несколько прыжков по разным предприятиям: работал в Коуровском леспромохозе, на Динасе, на заводе ЖБИК. В общей сложности этот трудовой стаж потянул на десять лет. После того, видно, снова потянуло его к коронному своему ремеслу. Снова сел в кабину, и опять заблестели перед глазами железнодорожные рельсы. Но на сей раз были они намного короче. Стал Федор Максимович работать на внутризаводских путях в рудоуправлении на Магнитке. И в упор, до самой пенсии - 14 лет - большие ника да не отлучался.

Всего же через руки и разум ветерана прошло 14 видов многоколесных железнодорожных громадин: от первоначальной "ОВечки" до современных тепловозов и электровозов.

Я уже коснулся того, что жена его, Галина Ивановна, тоже связана на всю жизнь с железной дорогой, прошла свою трудовую отступника до дежурной по станции, от Янаула и Красноуфимска до Первоуральска. Она работает еще и сейчас - заместителем начальника цеха по грузовой службе в рудоуправлении. Кстати, награждена двумя медалями за donorскую деятельность.

Трое детей, которых подняли на ноги ветераны Ефремовы, одарили их густой порослью мальчиш. Мы с Федором Максимовичем поборовали считать всех юных "ефремовичей", и оказалось их 16 человек. Большая родня!

Ну, а самому Федору Максимовичу теперь помимо кой-какой временной работы, подучившейся на производстве, остается общаться с внуками, усердничать на садовом участке. Книжки читать.

Изредка садится он за руль мотоцикла и, не торопясь, докатывает до родимой сторонки, до Старой Утки. Походит там, пообщается. Поглядит на постаревший отчий дом, который будто бы заывает его в свои стены. Да чего уж там... Куда уж...

А. БУШМАНОВ.

## ПО РЕЛЬСАМ ТОЙ ВОЙНЫ

(Окончание. Начало на 3 стр.)

вое помещение. Но к этой стройке ребатам пришлось приложить собственные руки. Даже малы в первое время не было. После работы всю грязь-копоть приходилось отмывать золой.

- Что там толковать, - вздыхает Федор Максимович, - мы не имели тогда и представления о том, что такое отпуск. Первый раз я пошел в отпуск на целых 12 дней только в 1954 году.

Круто доставались 15-летнему Федюшке его кочегарские многочасовые вахты. Паровозы тогда, в 40-х, ходили на угле, а были моменты - и на дровах. Кочегару приходилось выматывать-ся так, что после смены не чуешь ни ног, ни рук. Из паровозного тендера надо было отправить уголь в лоток, после лотка швырять регулярно в гулющую и пышущую жаром топку. Надо было прочистить поддувало: лезть под машину и во всю шуровать скребком. Потом подрезка топки. И так далее, и тому подобное. И все ведь это - вручную. Это уж в 1949 году, когда на Кузино дали несколько американских, поступивших по ленд-лизу паровозов, стало полегче, так как уголь здесь подавался механически. Хотя в общем по качеству машины эти были "пожиже" наших, утверждает Федор Максимович.

На всем участке Свердловской железной дороги в те годы работало всего 15 таких несовершеннейших шкетов, как Федор. Он был приписан, как уже упоминалось, к Кузинскому делу. А участок дороги, по которому чаще всего приходилось ходить, тянулся от станции Вагай (за Тюменью) до Кунгура. Надо сказать, что железнодорожные магистрали страны вплоть до 1955 года оставались на военном положении. Так что дисциплина в коллективах и поездных бригадах была жесткая. Имелась при Кузинском деле своя гауптвахта, а не всегда она пустовала.

Особенно тяжелым для паровозника был горного профиля маршрут до станции Кын. Обычно за всю поездку кочегару Федюшке доводилось поднимать лопатой и бросать в топку 17-18 тонн угля, но бывало и такое, что до 37 тонн воровчал.

Таким вот макаром пролетело по рельсам два года. А потом 17-летнего паренька, уже похлохавшего, почем фунт железнодорожного лиха, перевели на должность помощника машиниста. И тут - тоже не сахар. Дел не убавилось, а ответственности возросло втрое. Ведь, то сути, весь уход за машиной лежит на помощнике машиниста. Естественно, и в этот период бывали в его практике всякие фокус-мокусы. Был, скажем, в 1947 году - не с Федором, конечно, а с другими на их участке дорожки такой трагический случай, когда под идущий поезд попал бык, и поезд скочивнулся набок, погубил десятки пассажиров.

А еще через три года стал вчерашний кочегар Федя машинистом паровоза Федором Максимовичем, окончив предварительно в Свердловске соответствующие курсы. И в этой уважаемой на железных дорогах должности работал в Кузино еще 15 лет. Трудное и интересное было время. Жаль, что через толщу прожитых лет скрывается оно в один плотный скоротечный миг. Естественно, и в этот период паровозный гулак.

За весь свой "кузинский" период выдало Федору Ефремову возит и военные грузы, и вагоны с ранеными бойцами, и со всяческими прочими грузами. И даже так называемые "эскадретные" поезда, в которых звенела музыка. Но вот правительственные вагоны, если случалась такая оказия, из кузинских железнодорожников доверили вести только двум машинистам. Один из них - Александр Иванович Злоказов, награжденный именным пистолетом из рук тогдашнего всеильного министра путей сообщения Л. М. Кагановича. А другим был первый учитель и наставник кочегара Федюшки - Иван Васильевич Шкурин. Возили они нескольких министров в разные годы на своих поездах, а в 1946 году - даже самого Кагановича через Свердловск. Все это теперь - дела давню минувших дней.

Федор Максимович замолчал, углубясь в себя, разглагольствуя ладонями несуществующие склады на столовой скатерти. Наверное, прошался с теми картинками