

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

Воспоминания автора
о рождении повести
"Трудные километры"

**Борис
Машук**



минар молодых писателей Восточной Сибири и Дальнего Востока. Со всего громадного региона в Москву отправлялись рукописи, книги, там их перелопачивали, отбирая произведения перспективных авторов - тех, с кем можно было вести профес-

сский разговор. Я отправил первые книги - "Сполохи", "В тайны сердца" и несколько рассказов из будущей книги "Горькие шанежки". С ними и попал на семинар Евгения Носова и Валентина Распутина.



с-сией. Но позвольте... Если я пишу рассказы о военном детстве - это не заказ? Хотя он и продиктован моей душой, моими памятью и желанием. И что предосудительного в том, что люди более масштабного мышления, оценок возможностей подсказывают тебе тему? И почему не исходят жельчу сегодняшние хулители прошлого, глядя в телевизор, читая газеты, журналы, слушая радио? Ведь там - заказ на заказе! Причем в интересах не государства, общества, а конкретной личности, в угоду и к выгоде откровенного вору, каких-то концернов, фирм, отраслей... С такими "произведениями", как недавно прочитанная мной книжка о бывшем главе администрации области господине Полеванове, которого автор видит будущим президентом России, в те достославные времена и на пороге издательства не пустили бы. Это ж настолько откровенная заказуха, что поневоле думаешь: "За какие же деньги можно со-

сиональный разговор. Я отправил первые книги - "Сполохи", "В тайны сердца" и несколько рассказов из будущей книги "Горькие шанежки". С ними и попал на семинар Евгения Носова и Валентина Распутина. Честно говоря, в чем-то мне было полегче других: обсуждался первым, шел со знаком "плюс". И Носов, и Распутин, мэтры российской литературы, пожуриив автора за метания в поисках темы, за разбрасываемость способностями, в целом представленное одобрили, кое-что посоветовали и рекомендовали на VI Всесоюзное совещание молодых писателей.

Уже это открывало перед такими "счастливчиками" перспективу. Ведь в Иркутск съехались не только ведущие творцы - Виктор Астафьев, Виль Липатов, Владимир Соколов и многие, многие другие, но и редакторы центральных журналов, издатель. В конце семинара писателей, представлявших Хабаровский

край, Амурскую, Читинскую, Иркутскую области и Бурятию, пригласили на встречу с работниками издательства "Молодая гвардия", где нам было сказано следующее: поскольку грандиозная магистраль, строительство которой только разворачивает-

ся, проходит по нашим землям, не согласимся ли мы сообща подготовить сборник художественных, именно художественных произведений о людях стройки, их судьбах, делах? Тут же нам представили редактора-составителя, координатора, а точнее, будущего "погонялу" - иркутского прозаика Вячеслава Шугаева, чье имя уже тогда было известно. Еще сказали, что через обкомы комсомола каждому будет представлена 30-суточная командировка на стройку для наблюдений, знакомств, "обнюхивания" темы. И дали сутки на размышление.

Бригада строителя Титомира.



здать" такое? И сам себе отвечаешь: "За очень и очень хорошие!"

(Продолжение на 2-й стр.).



ПОЧЕМ Б

Главное преимущество
области
продажи наличных
долларов США) у
территории о
рублях за 1 д

Банк

Коммерч

Амурпромстройбанк
Супербанк
Белогорскагрокомбанк
Дальнешторгбанк

Фи

Амурсбербанк
СБС Агро
Связь-Банк
ИМПЭКСБанк
ФАКБПромстройбанк (г. Т)
ТЭМБРбанк
Внешторгбанк

Курс Банка России (справочник)
Цена покупки банком РФ
6.07.99 г.:
покупка - 200,361 руб./л

Авиабилеты
ТОЛЬКО
АВИАБИЛЕТЫ В ЛЕНИНГРАД
НА РЕЙСАХ АВИАКОМПАНИИ
Телефон для справок 4

Сертификат на право продажи авиабилетов

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

(Начало на 1-й стр.)

Ну да бог с ними, заказчиками и исполнителями. Коль в наши дни все продается и покупается, то возможно буквально все. Я же говорю о другом времени, с его планками моральных и материальных ценностей, о времени грандиозных строек, событий, времени больших людей - творцов, романтиков, патриотов-созидателей. Они занимали разные посты и должности, разные ступеньки общественного развития, но были едины в порыве, в желании блага для своей державы, своей малой и большой Родины! И это не громкие слова. Они - суть былого, в которое сегодня (боже мой, всего лишь четвертушку века спустя!) многим просто не верится.

Тогда, в Иркутске, мне не было нужды в суточном размышлении, поскольку уже бывал на строительстве магистрали. И эту возможность предоставил случай.

В феврале того же 1974-го отмечалось 50-летие села Усть-Нюкжа - усадьбы эвенкийского промыслово-оленьеводческого колхоза "Ленин октон". Я бывал в тех местах раньше, писал очерк "Где-то там, у самой Олекмы" о бывшем председателе хозяйства Анатолии Ивановиче Куклеве. Этот удивительный человек отдал колхозу 35 лет своей жизни и вывел его в миллионеры по прибылям. (Сейчас в нашем сельском хозяйстве мно-о-ого миллионеров. Собратным знаком.) При Куклеве колхоз был четырехкратным участником ВДНХ, обзавелся своей первой электростанцией, первыми лодочными моторами, радиостанцией, по расписанию сюда стали летать самолеты...

Хотя в то время я уже не чис-



Стенды на улицах приковывали внимание прохожих.

лился в штате "Амурской правды", редактор газеты командировал на торжества меня и фотокамера Льва Алексеевича Безрукова. Как и тогда, сегодня рядом с моим текстом помешены его фотографии. Многие из них - оттуда, из той первой поездки по БАМу, но не ищите в них совпадений с рассказанным и запечатленным на пленке. Ни Лев Алексеевич, ни я не стремились к дублированию, работы подтверждают, дополняют друг друга, и, может быть, после прочтения написанного кому-то захочется еще раз взглянуть на фото, внимательно всмотреться в лица, в детали индустриального пейзажа, в природу тех суровых мест. А может, и фотография заставит вернуть что-то внимание к тексту.

Но при чем, спросите, Усть-Нюкжа с ее 50-летием и БАМ? А притом, что и фотокорреспондент, и литератор были на 25 лет моложе, любопытны, авантюры, легки на подъем, даже чуточку безрассудны. Из Тынды, самолетом отправив в редакцию все срочное о юбилее Усть-

Нюкжи, мы решили проехаться по строящейся ветке от Транссиба до будущей столицы БАМа. Махнуть на перекладных, с остановками в интересных местах. Нам же ничего не мешало... Подумаешь: у фотокорачки почти оторвался рукав полушубка. Зашьем! Гроши в карманах еще водятся, на булку хлеба да тушенку-сгущенку наскребем... Да и люди же кругом. Пропаста не дадут, накормят, помогут...

И помогал... Вот погостили мы у мостовиков, нужно двигаться дальше, в сторону Аносовской, а по тому, что здесь называют дорогой, кроме МАЗов, КраЗов, КамАЗов, "Магирусов", ничего не ходит. И просит бригадир мостовиков шофера, привезшего им цемент, уголь, металлоконструкции: "Возьми двоих до следующей точки!" Шофер - парняга в добротном полушубке нараспашку, а грудь - в телняшке, шапка на затылке, во рту сигарета "Кэмэл". Смотрит на нас с высоты кабины, интересуется у бригадира: "Что за народ?" "Да вот этот, постарше, фотографирует, а этот пишет". "Понятно! - резюмирует шофер - хозяин, царь и бог. - Один снимает, другой врет, Лады, забирайтесь в кабину". Потом, доставив нас до места, прощаясь, он скажет, чуток виноватся: "Вы, мужики, не обижайтесь, если чего не так сказал..."

Какие обиды, браток?... БАМ строим, БАМ строит нас. Великое дело. Познательное...

(Продолжение следует.)

Фото Льва БЕЗРУКОВА.

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

Воспоминания автора
о рождении повести
"Трудные километры"



Герой соц. труда СССР
монтажник Ю. Бочаров.



Борис
Машук

За годы журналистских скитаний нам с Безруковым довелось побывать на многих стройках. Больших и малых. К первым с полным правом отношу строительство Райчихинской ГРЭС, Зейской ГЭС. Без тени бахвальства говорю, что в сентябре 1964 года первым из амурских журналистов в областной молодежке опубликовал очерк "Начало подвига" о Зейской ГЭС. И вместо отведенных мне 15 минут

но упрутся в гору или берег реки? Сидю, куру, жду, когда мостовики мост перебросят, а тоннельщики дырку в горе проколувают? Слишком много табачных изделий потребуется. Вот почему по трассе магистрали к местам будущих железнодорожных узлов, станций, мостов, тоннелей, карьеров забрасываются десанты. С мощнейшей техникой, вагончиками для жилья, с дизельными электростанциями, цистернами с топливом, передвижными ремонтными, запасом продуктов, с радиостанциями.

Представьте заснеженную тайгу... Пуржит, ветер качает вековые лиственницы. Дремлют хмурые сопки со стильными каменистыми склонами. На сотни верст - ни жилья, ни огонька... Слушайтесь что с одиночной машиной, и, как в песне Высоц-

спецам с "Амурского металлиста", чтобы ставили они на буровых поперечную балку другого, более крупного сечения. Скажите: не выдерживают они у нас, лопаются! Тут же мерзлота, грунт тяжелый да еще и морозы... И булим до коренника, почти на двенадцать метров. Мы уж им писали, а тут получили новый станок - и все в нем по-старому... Вас то должны услышать?

Мы отошли к обложенной пожарами из тлеющего угля и укрытой брезентом выпирающей из земли опоре. Зачем пожги, брезент? Бригадир пояснил, что процесс наращивания опор непрерывный, требует теплого бетона, и застывать он должен в тепле. Для этого и укрывают опору, а бетон круглосуточно готовят в специальной большой па-

- А когда совсем сильно мороз прижимает, мы Наташку-кормилицу усаживаем наверху... В ней жара - до подошвы опоры достаёт...

- Заливай-заливай! Потерпим! - отозвалась повариха и загремела пустыми кастрюлями. - А на кран, хучь что делай, я пересяду...

- Она же по специальности крановщица, - негромко пояснил бригадир.

Первые палатки. Восточный участок БАМа.



начальник строительства, будущий Герой Социалистического Труда Алексей Михайлович Шохин потратил на разговор с корреспондентом около часа.

Но все виденное раньше имело схожесть. Ведь почти одинаково начинается строительство, скажем, завода, станции, жилого дома: отвод площадки, рытье котлованов, закладка фундаментов и подвоз к одному месту всего нужного. А как же строится железнодорожная магистраль? Как многие, я по наивности предполагал процесс в таком порядке: сначала идут картографы, за ними геологи-изыскатели, трассовики, пробивающие просеку, следом - строители полотна, мостовики. Ну а уж за ними - те, кто укладывает рельсы. И так движутся, движутся друг за другом, меняя места и вытягивая километр за километром.

Если бы так все делалось, Байкало-Амурская строилась бы до сих пор. У транспортных строителей другие подходы, формула организации их труда в двух словах - "Забрось вперед!" Если же следовать вышеприведенной цепочке, что делать путеукладчикам, когда полот-

ного, "так утрамбует, что и не надо хоронить". Здесь тоже "назад - пятьсот, вперед - пятьсот". И через эти страшно тяжелые пятьсот, по марям, руслам ручьев, рек и речушек, через буреломы, перевалы идут мощные гусеничники, таща за собой сани с буровыми установками, трейлеры с экскаваторами, дизелями, вагончиками... А мороз, а метели и ветры такие, что и железо не выдерживает: рвутся фаркопы, буксирные тросы, гусеницы... Но выдерживают люди. Остановка, ремонт - и снова вперед. К будущему мосту, будущей станции, поселку...

Где-то после станции Беленькой - а это десяток вагончиков, три ангара автобазы, ремонтная, столовая в сборно-щитовом доме - нашему взору предстала необычная картина. В безлюдье тайги, среди небольшой ложбинки между сопкок, украшенных редколесьем, поперек то ли ручья, то ли речушечки торчали (по-иному не скажешь!) мощные опоры. Рядом долбили грунт две буровые установки, тут же горели костры, копошились люди. Немного в стороне от площадки темнели несколько жилых вагончиков.

Подходим, здороваемся. - Благовещенские, да? - простуженно и радостно говорит увесистый от размеров и одежды бригадир. - Вот что, братцы-газетчики! Скажите вы там инженерам,



Бригада девчат-отделочниц.

латке, дежуря по два-три человека.

Бригадир провел нас в вагончик-столовую, коротко сказал чернوبرовой дивчине: "Покорми гостей"! На столе появились чашки с украинским борщом, гречневой кашей, к которой прикладывалась котлетка размером с мужскую ладонь. Наворачивая обед, я представил здешнюю ночь, холод с ветром, костры и людей с вибраторами в руках, стоящих в жидком бетоне. Словно угадав мои мысли, хозяин площадки, прихлебывающий чай и чуть размягший в тепле, проговорил:

- Да, сейчас самое тяжелое - держать тепло, температуру заливки...

Озорно глянув на повара, он усмехнулся:

- Приехала из Запорожья, а где ей башенный кран найти? Пока больше в землю вгрызаемся. Ну а ее, временно конечно, к нам пристроили. Не возвращать же энтузиастку назад.

- А почему вы мостовые опоры, можно сказать, на ровном и сухом месте ставите? - поинтересовались мы.

- Я и сам поначалу дивился, - усмехнулся мостовик. - А изыскатели говорят, что при дождях да таянии снегов в вершине становика через это место идет вал воды до шести метров высотой... Ее же мерзлота вниз не пускает, вот и катится сверху. Одно слово - Север...

(Продолжение. Начало в номере за 8 июля).

(Продолжение следует).

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

Воспоминания автора
о рождении повести
"Трудные километры"

**Борис
Машук**



ДА, СЕВЕР ИМЕЕТ свои особенности, у него свой характер. И он жестоко наказывает тех, кто забывает об этом.

Летом 1975 года вместе с Юрием Нагибиным и двумя работницами издательства "Молодая гвардия" мы ехали на встречу с читателями в поселок Могот. Попасть в него можно было только по мосту через одноименную речку. Вовсе даже не впечатляющую. Может, это и притупило сообразительность проектировщиков и строителей, но спяпанный ими мост в половодье взбунтовавшаяся река перекрутила, искорежила, едва не снесла.

По просьбе шофера "уазика" и сопровождавшего нас секретаря ЦК ВЛКСМ на БАМе мост мы пересекли пешком. С тревогой наблюдали, как легковая машина, нащупывая колесами опору, продвигается к нашему берегу. И уже собираясь занять свои места, увидели на оставленном берегу МАЗ с цистерной. Из его кабины выпрыгнул молодой шофер в спортивном трико, в рубашке с коротким рукавом и какой-то мальчишеской кепчонке. Проходя по мосту, парень что-то прикидывал, перемещал плахи, брус...

- Он что, и-на такой машине хочет п-проехать? - чуть заикаясь, удивился Нагибин.

роическим, смешное обнималось с трагическим.

Вот забросили десант в район Усть-Уркимы. Ребятам предстояло строить поселок. А тут весна, половодье. Загулявшие Уркима и Ньюкжа окружили стройплощадку. Но молодые бесшабашные первопроходцы еще не чуяли беды, не оценили своего положения. Да и надеялись: если что - вертолетчики выручат. А тут - на тебе: дожди зарядили, туманы мерзкие поразвеселились. И вода прет без удержу... Пилораму накрыла, штабель леса слизнула, к двум построенным домам и жилому бараку подбирается. Продукты кончились, осталось на всех несколько ящиков с пряниками газированными. Попробуйте как-нибудь, похарчуйтесь ими день или два - утром, в обед, вечером... А они давились газированной сладостью неделю. Потом начальник десанта признавался: "Сейчас, как увижу эти пряники на прилавке, веришь, тошнота подступает, и голова сама от них отворачивается до скрипа позвонков..."

В одну из зимних поездок, добираясь из Тынды до Аносовской, километрах в двадцати от станции вижу в карьере торчашую во льду верхушку стрелы экскаватора. Что такое? "А рядом с ним, - пояснил мне попутчик, - и бульдозер схоронен. Вечером ничего не обещало беды, технику оставили в карьере, а вода и поперла из почвы. За ночь наледь

Слава богу, достали... Вроде бы выровняли полотно. Но потом еще не раз выправляли просадку.

Чтобы предупредить такие провалы, ученые не раз и не два выступали в печати о коварстве и особенностях вечной мерзлоты. Именно вечной... Писал о ней и Александр Алексеевич Побожий - старший изыскатель железнодорожных магистралей страны, начинавший практику еще в тридцатые годы. Автор нескольких книг, член Союза писателей СССР. Он участвовал в строительстве дороги за Полярным кругом на Воркуту, под бомбежками соорудил рокаду Саратов - Сталинград, куда с литературной скоростью доставлялись рельсы и мостовые конструкции с "малого БАМа". После этого изыскателем перебрались на Дальний Восток: срочно нужна была железная дорога от Комсомольска-на-Амуре до Совгавы.



В бамовский поселок приехали артисты.

- На электростанции поселка кончается солярка, - пояснил комсомольский секретарь. - Еще утром сюда посылали бензовоз, но он вернулся: шофер не стал рисковать.

Тем временем парень сел в кабину, захлопнул дверцу, чуть сдал машину назад, к вершине пригорка и, газанув, рванул на мост. Кто-то из наших женщин ойкнул, Юрий Маркович прищурил глаза. Слушая, как хлопают плахи, как трещит, скрипит этот полуживой мост, я и сам стоял с закушенной губой. Но через секунды, обдав нас горячим выхлопом, грузный МАЗ пошел в гору. И вечером мы выступали в ярко освещенном клубе, при свете и трагеприимчало до полуночи с гостеприимными хозяевами.

И ничего необычного в этом эпизоде нет. В нем все, как было на всем БАМе, где многое делалось на грани возможного, обычное соседствовало с поистине ге-

поднялась почти что на пару метров. И с каждыми сутками слой наращивался десятками сантиметров. Что ты с этим сделаешь? Только и остается - весны ждать..."

А история с линзой... На одном из участков, готовя ложе под полотно, пробульдозерили верхний слой и наткнулись на замерзшее озеро. Лед в нем изумительно чистый, вода из него как слеза. А строителям впору самим слезы лить. Лед начал таять, вода подпирать. В сторону трассу не отвернешь. Значит, озеро засыпать нужно. Пригнали вертушку балласта - он весь ушел в дыру. Следом она сглотнула и вертушку бутового камня. Строители схватились за головы. Потом, почесав затылки, вспомнили про ученых-мерзлотников, позвали на выручку. Те посмотрели и говорят: "Идиоты! Что вы делаете? Этой линзе миллионы лет. Не тронуть бы вы ее, она еще столько же пролежала бы. Вам же сказано: верхний покров не смей трогать, отсыпку полотна начинать без всяких зачисток... А теперь что... Гоните еще вертушку балласта, может, и достанете до дна".

Следующим заданием правительства было завершение изысканий Райчихинского угольного бассейна, привязка будущего города.

Легендарная личность, орденосец и очень скромный, не по возрасту стеснительный человек... Прекрасный рассказчик. Мы были в дружеских отношениях, и, встречаясь, я часами слушал его воспоминания. Суммируя их, могу утверждать: там, где проходил Побожий со товарищи, оставалась историческая память - железные дороги, города, поселки, мосты, карьеры. На БАМ, с которым судьба свела его еще в довоенные годы, он вернулся начальником экспедиции "Мосгипротранса". В его подчинении было 11 разнопрофильных партий, в распоряжении - 11 миллиардов рублей на год. В постоянной аренде экспедиция имела два-три вертолета, имела свою мощнейшую технику, вездеходы, высокого класса специалистов.

(Продолжение следует).
Фото Льва БЕЗРУКОВА.

(Продолжение. Начало
в номерах за 8 - 9 июля).

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

Воспоминания автора
о рождении повести
"Трудные километры"



**Борис
Машук**

ПОМНЮ собственный Пликбез по экономике строительства дороги.

- Вот подумай, - говорил мне в гостиничном номере А. А. Побожий, - что будет, если мы, изыскатели, "посадим" будущую станцию на безводье? Ну ошибемся, укажем место для скважины с малым дебитом воды. Это ж вечное проклятие жителей! А стоит нам зависеть высоту полотна на один сантиметр - и каждый километр пути даст миллион убытка. Или другой пример. На пути - маревая впадина с ручейком-ниточкой. Что делать?

Отсыпать стометровой длины полотно с откосами в двадцать, тридцать сажен, заложив в основание трубу, или обойти препятствие кривуном? Казалось бы, кривуном быстрее, дешевле. Но ведь дорога строится не на один день. И представь, что каждый тепловоз на твоём кривуне, на его, скажем, пятистах метрах, будет сжигать лишнюю бочку солярки и каждая пара вагонных колес будет накручивать свой же износ...

Он всегда думал о запасе прочности, долговечности возводимого, думал вперед. И не сразу я понял, откуда это...

По совету Александра Алексеевича в секретной части дирекции строительства БАМа без права выхода из зарешеченной комнаты с железными дверями мне дали поддержать в руках и посмотреть редчайшую книгу - единственный в области экземпляр первого проекта строительства Байкало-Амурской магистрали. На его титульном листе тиснение: "Утвержден Политбюро ЦК ВКП(б). 1937 год". На следующей странице, само-собой, портрет И. В. Сталина в цвете. Дальше идут разделы географического, природно-экономического, климатического и т. д., и т. п. положения всех мест прохождения трассы. Карты, схемы, чертежи, подробнейшие выкладки на сотнях страниц толстого фоллианта, обернутого в вошеную бумагу.

Поразили тщательность, всесторонность, можно сказать, скрупулезность разработки проекта, идея которого была высказана инженерами-путейцами, политиками, экономистами еще царских времен, одновременно с прокладкой Транссиба от Зауралья до берегов Тихого океана. И, нужно сказать, умные люди руководили тогда министерствами и департаментами. Настоящие патриоты державы. Они понимали, что одна железнодорожная ниточка, тем более в одну колею, свя-

зывающая огромный регион с центром, - штука ненадежная. И все, в том числе царь, соглашались с этим. Но дело упиралось в средства. В советское время, после окончания многих грандиозных строений, в корне изменивших облик страны и ее экономический потенциал, вернулись к давней идее, дошли до проекта, до его воплощения в жизнь. От станции Бам к Тынде были уложены рельсы, построены мосты. Я своими глазами видел опорные быки через реку Тынду ниже села Первомайского. Им уже минуло сорок, а смотрились эти творения ума и рук человеческих как новенькие. Они терпеливо ждали, одним существованием своим, видом говорили: "Что же вы, люди? Мы готовы к работе".

И вот люди вернулись... И среди них - коммунист Александр Побожий. По примеру своих предшественников думавший масштабно, с взглядом в будущее. Еще базируясь в Тын-

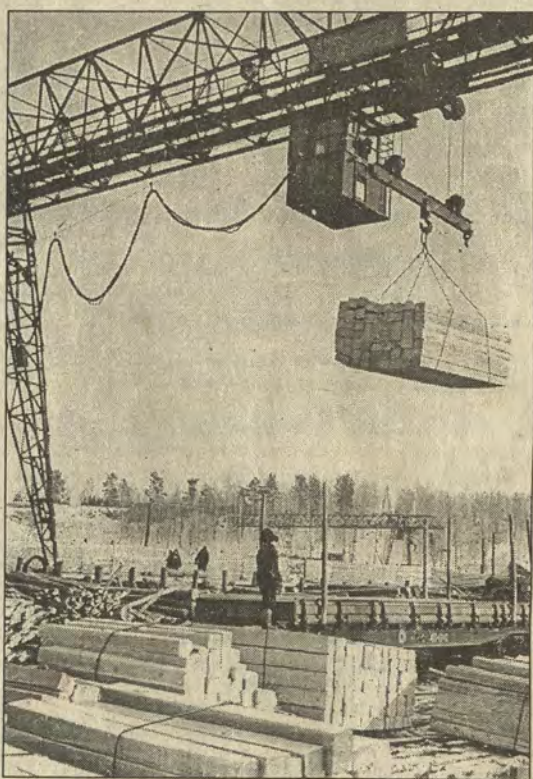
Министерством путей сообщения, доказывая необходимость увековечения памяти А. А. Побожего в названии одной из станций БАМа. Но оказалось, проще в горе пробить километровой тоннель, чем толщину мундирных панцирей московских чинов... Отвечали, что все узловые станции уже названы, нанесены на карты и схемы, переименование их - дело хлопотное, дорогостоящее, а назвать именем Побожего какой-то разъезд или блокпост - ниже достоинства этого человека.

Да, не в то время начинался хлопоты. Не в то! Вот сейчас, когда у власти в первопрестольной не кумпола, а сплошные колокола, пустые да звонкие, могло бы и получиться. Сейчас все можно! Был Ленинград, но это название очень зудило демократического Собчака. Добился он своего и стал брать взятки да воровать из казны в Санкт-

Петербурге. Был город Горький со знаменитым Сормовским заводом, да весь вышел. Вместе с заводом. И правда: на кой черт нам эти быстророходники на подводных крыльях?! Кому надо поплавать - сколотит из дощечек лодочку или плотик соберет и - веселками, веселками... А всенародно любимому президенту для катания пару катерков за границей купим. Один за 420 тысяч долларов, другой - за 480. Без сотняшки - аккурат миллион. И сдачи не надо. И ващей какой-то не то что станции, но всего БАМа не надо. Одни хлопоты с этой магистралью, одна морока. Еще и прилегающие территории осваивай, траться... Зачем, кому это нужно? Ведь дорога эта, как говорят зарубежные "экономисты-специалисты" и свои же средства массовой информации, ведет в никуда, это - дорога в тупик...

Нет, не нужна сегодня, при такой власти, станция Побожий на БАМе. Он же был коммунист, патриот, труженик... Узнав, что делается с его дорогой, перевернулся бы в гробу...

А мои память и сердце согреваются тем, что в другое время я жил. Своими глазами в большом деле видел настоящих людей... Совсем не богатей в виду и броских героев, но умеющих работать на всю катушку, с лихостью, удалью, озорством. И сейчас вижу, как гоняют мощные "Магирусы" из карьера к насыпи и обратно шоферы из 94-й мехколонны. Это было захватывающее зрелище! Не знаю, соревновались ли они, торопя и торопя машинистов двух экскаваторов, не знаю, как не сшибались в пыли на крутых поворотах. Это была не работа, а гонка по вертикали. А наблюдая за нею, я невольно вспомнил давным-давно виденный фильм "Адские водители". Да и как было не вспомнить, если с ними я ехал в поезде от Тынды до станции Хани, еще сто км за добирался на попутках до Мурурына, с ними ночевал в общежитии? И вот теперь наблюдал их обычную повседневную работу.



**Шпалы для БАМа.
Фото Льва БЕЗРУКОВА.**

де, понимая значение этого заштатного поселка - райцентра с автобазой и райпотребсоюзом, в будущем, он добровольно, на собственные средства провел изыскания аэропорта с современной взлетно-посадочной полосой.

Проект БАМа диктовал предложение магистрали по плотине Зейской ГЭС. Умно ли? Одно - зона сейсмическая, а второе - единственным бомбовым ударом можно разрушить два узла гидроэнергетический и железнодорожный. Побожий пишет докладную записку в Совмин с предложением и обоснованием переноса магистрали севернее города Зеи, доказывая возможность соединения БАМа с Транссибом железнодорожной веткой через Зею. И его предложение принимается. Как и другое: Александр Алексеевич доказал, что нет смысла тянуть дорогу по северной стороне Зейского водохранилища до его окончания, а экономичней повернуть ее на юг, пересекая водохранилище мостовым переходом, что даст экономии в десятках миллиардов рублей.

После смерти Александра Алексеевича, уже будучи руководителем Амурской писательской организации, более двух лет затратил я на переписку с

КИЛОМЕТРЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

Воспоминания автора
о рождении повести
"Трудные километры"

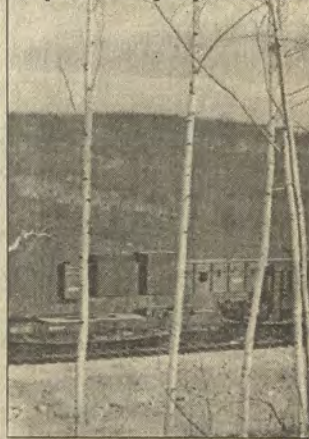
**Борис
Машук**



ВТОЙ ЖЕ командировке я несколько суток жил в "бронепоезде" путеукладчиков Ивана Варшавского, ставшего Героем Социалистического Труда. Видел и их в работе. Очень тяжелой, ответственной. Они же венчали труд сотен и тысяч своих собратьев-строителей, за ними тянулись стальные рельсы, и уже могли ходить поезда. Это были настоящие Человеки, живущие единой целью, единой, спаянной семьей, где один - за всех и все - за одного, где не бывало чужой беды или радости... Мы еще не до конца поняли, что потеряли, не поняли, что было очень многого стоит и не может оцениваться ни рублем, ни долларом чужеродным. И, не скрываю, горжусь, что в меру сил и способностей рассказывал об этих людях на страницах газет, журналов, книг.

Взбешенный читатель уже, наверное, обратил внимание, что в моих воспоминаниях почти нет имен и фамилий. Запомнил? Да нет, они хранятся на страницах путевых блокнотов. Но... Зачем? "Одних уж нет, а те далекие..." Что даст читателю перечисление - Сидоров, Петров, Голубев?

**Аносовская.
В работе путеукладчик.**



И я же вспоминаю о рождении художественной повести. В ней живут и действуют очень близкие мне герои. Начальник головного ремонтно-восстановительного поезда Павел Лютов, его шофер Гафуров, бригадиры Бурьянов и Стебеньков, монтеры пути Горихватко, Корзинкин, Цитнадзе, прибулудный корреспондент. Они разные, живые, но...

Уже после выхода повести "Трудные километры" в журнале "Молодая гвардия", а потом и в одноименном изда-

тельстве сталкиваюсь на улице с Сашей Филоненко, зав. отделом "Амурской правды". "Ну, привет-привет, откуда топашь?" Говорит: был на заседании президиума профсоюзов, и на нем моему Лютову за несвоевременную сдачу жилья вlepили выговор.

- Как? Лютову? - удивился я.
- Ну ты же писал его с... - И Саша назвал настоящую фамилию начальника. - Я ведь тоже был в его кабинете, видел из окна трубу от котельной, растяжки, лиственницу...

- А вот я его и в глаза не видел...

- Ну ты даешь!
- С тем и разошлись.

Так чему же удивился собрат по перу? Дело в том, что в жизни не было и нет ни самого Лютова, ни его соседки по квартире Проккопьевны с задиристыми внучками, бульдозериста Егорова, Бурьянова и всех-всех других. Это образы собирательные, они рождены фантазией автора, слеплены из множества черточек из судеб других, реальных, там же, на БАМе, встреченных

теукладчики выходят к 103-му километру. А зачем они штурмовали-то? Ведь на той отметке все и остановилось..."

В таких случаях я всегда вспоминал "лекции" Александра Алексеевича Побожого. А сегодня, думаю, мне и вовсе легче ответить, а читателю понять, поскольку при барахольно-рыночных отношениях мы все малопомалу начинаем учиться считать. Причина штурма проста: деньги выдаются и выдавались из казны под каждый километр уложенного пути. Есть километры - получай, нет - извини-подвинься. И уже можешь не объяснять, что задержался с укладкой из-за отсутствия рельсов, шпал, костылей, накладок...

В центральной прессе многочисленными критики отмечали, что "Трудные километры" - первое художественное произведение о БАМе, лишенное шапкозакидательского тона, что повесть приоткрывает реальную картину происходящего на строительстве, идущем действительно в очень трудных условиях. Но те же москвичи за рюмочкой



**Первая свадьба
на БАМе.**

кофейку доверительно спрашивали о количестве лагерей на трассе, о недостатках, которых не может не быть.

Этой газетной строкой хочу предупредить злопыхателя будущих времен: от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре не было на строительстве ни одного зека. Даже досрочно освобожденного "химика". И ни одного вербованного! Магистраль вели добровольцы. Прощедшие жесткий отбор по здоровью. До сих пор помнятся горестные лица двух мужиков в тындской гостинице. Приехали трудяги издалека, и специалисты хорошие, а их не берут: У одного что-то со слухом, а другого зубы подвели. Было же как: если у кандидата в строители не хватает одного зуба - возмут, а если нет трех-четырёх - "До свиданья, Вася! А то Север тебе последние вышелушит".

Ну а насчет недостатков с дурью, то этого было с избытком. Особенно в начальное время. И породила их, как это ни странно, огромная любовь к БАМу. Когда магистраль объявили Всесоюзной стройкой и обязали участвовать в ней все республики, началось черт знает что. Эшелоны с грузами стояли на объездных путях, в тупи-

ках всех станций от Читы до Белогорска. Спрашивается: куда гнали, если от Транссиба до Тынды еще и рельсы не были уложены? И толкали составы в затылок путеукладчику. А где разгрузиться-то, чем? Ни площадок, ни механизмов, ни помешений. И вот картинка: стоит платформа с вагончиком под жиле. Чудесного исполнения! В нем стены обояны, зеркала и сантехника с электрооборудованием, встроена мебель. Только белого рояля не хватает. Надо бы такой вагончик тросами ровненько поднять, осторожно переставить на площадку того же трейлера. Но... Залезай на ту платформу пять-шесть мужиков с ломами, подсушили их, поднатужились - и ухнул вагончик под откос, в снег. Там он и "хранится" до весны, до таяния. А после этого его можно было не брать: стены перекосялись, потрескались, обои отстали, все, что можно, лихие людишки раскурочили и уперли. А ведь вагончики эти тоже легли на стоимость уложенного километра пути.

В Сквородине стоял в ожидании очереди на разгрузку состав. Что в его вагонах - всем до фонаря. А тут весна, и несколько вагонов вдруг "заплакали"... молоком. Что такое? Оказалось, жители одной из центральных областей России прислали беденьким бамовцам мороженого молочка.

В очередной приезд в Аносовскую поселили меня в одноместном номере: телефон. Вечером стучится пассажир с бумагами в руках, как и полагается, снабженец одной из мехколонн. "Позвонить можно?" - "Звони!" Минут сорок пассажир кому-то что-то доказывал, сыпал тоннами кубометрами, метрами, что-то требовал. Потом закурили, разговорились. И тут узнаю, что этой ночью у снабженца пропали три цистерны с соляркой. Уже в тупике стояли и вот... Исчезли!

Три цистерны. Это ж почти 180 тонн топлива! Ведь посадят бедолагу или заставят платить. Ему же до конца жизни не рассчитаться.

- Что вы! - рассмеялся в ответ на мои соболезнования снабженец. - Это ж наверняка солдаты из мехбата уперли. Они мерзнут в своих полужемлянках, дизеля круглые сутки гоняют. Я у них же или у кого другого пяток цистерн уведу. Пусть только появятся...

Такой вот наблюдался учет... Уводили из-под носа друг у друга и цистерны, и вездеходы-тягачи, и автомашины, и вагончики, и запчасти, и муку, и тушенку со сгущенкой... И, что говорить, размах "взаиморасчетов" тоже был бамовский!

Понимал тогда и сейчас думаю, что издержки при таком громадном строительстве неизбежны, но при большей продуманности количество их могло быть значительно меньшим.

Главное все же в другом... В суровых, в невероятно трудных условиях построена, живет и пока еще работает железная дорога. В ее километрах, насыпях, скальных прижимах, тоннелях, в ажурных мостах - труд тысяч и тысяч советских людей, продолжавших историю великой державы.

г. Благовещенск.

Фото Льва БЕЗРУКОВА.

(Окончание. Начало в номерах за 8 - 13 июля).