

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ЕФИМ РУБИНЧИК И ЕГО ТАНКИ



Ефим Рубинчик — человек безусловно легендарный в Нижнем Новгороде. Он возглавил завод «Красное Сормово» в самое трудное время Великой Отечественной войны — в мае 1942 года, когда судьба Победы решалась в тяжелейших боях в районе Сталинграда. Главной продукцией завода тогда были танки Т-34. «Красное Сормово» получило военный шифр и стало зваться Заводом № 112. Так оно именовалось в официальных документах и в печати. Ефим Эммануилович был переведен в Горький из подмосковной Коломны, где он был директором машиностроительного и паровозостроительного завода имени В.В. Куйбышева.

Свою деятельность на предприятии директор начал со знакомства с цехами и прежде всего с людьми, и скоро он уже знал в лицо не только командиров производства, но и многих рабочих, особенно в ведущих подразделениях.

Надо сказать, что в Сормово, в поселке и на заводе, с давно сложившимися традициями и собственной спецификой отношений, идущих еще от здешнего слободского уклада, новичку всегда было трудно обжиться и стать своим. Тем более Ефиму Эммануиловичу Рубинчику, человеку со стороны, даже не нижегородцу, с явным еврейским акцентом в речи. Но случилось то, что случилось.

За считанные дни этот чужак не просто стал своим, а полюбился сормовичам, которые были готовы идти за ним в огонь и в воду. Фраза, сказанная одним из рабочих: «Да какой же он Рубинчик, он же настоящий рубин!», облетела все цехи и отделы.

До сих пор ветераны «Красного Сормова», работавшие на заводе в войну, с благодарностью вспоминают о переменах, которые произошли с приходом Рубинчика: были учреждены премии за перевыполнение суточных заданий, стало разнообразней и полезнее питание в заводских столовых, улучшились условия жизни молодых рабочих в общежитиях, упорядочилась работа бытовых служб в цехах. Ведь люди порой сутками не покидали рабочие места, и надо было, чтобы во время короткого отдыха они могли по возможности восстановить силы.

Большая работа была проведена по оптимальной организации, а в ряде случаев и по полной реорганизации производств. Особенно важно было отрегулировать взаимоотношения с многочисленными смежниками, поставлявшими на завод комплектующие изделия.

В начале сентября 1942 года на завод поступила телеграмма за подписью И.В. Сталина: Государственный Комитет Оборона выражал уверенность, что сормовичи перевыполнят сентябрьскую программу на 50 танков Т-34, чтобы восполнить недодачу их Сталинградским тракторным заводом, на подступах к которому уже шли бои.

Ефим Эммануилович Рубинчик не раз был героем моих телепередач и рассказывал, как после получения этой телеграммы собрал у себя в кабинете руководящий актив завода. Некоторые начальники цехов выражали сомнения по поводу возможности собрать 50 танков сверх месячной программы, которая сама по себе была трудновыполнимой и требовала высочайшего напряжения. Их доводы казались убедительными. Но нельзя было отказаться от решения задачи, поставленной Москвой. И тогда директор, который уже постиг особый характерный для сормовичей дух лидерства, велел внести в кабинет знамя Государственного Комитета Оборона, которым коллектив был награжден за самоотверженный труд в первые месяцы войны. Между прочим, до самой Победы

сормовичи не выпустили это знамя из своих рук, и оно осталось у них на вечное хранение. Знамя внес в кабинет один из ветеранов завода Иван Васильевич Макаров, который с довоенных лет был знаменосцем завода на всех торжествах, митингах, демонстрациях. Он оставался знаменосцем «Красного Сормова» и в послевоенные годы. Я помню, как он шел впереди сормовской колонны 1 Мая и 7 ноября в шестидесятые и семидесятые годы, будучи уже в преклонных годах.

А тогда директор завода предложил всем встать и поклясться у знамени, что как бы ни было трудно, но 50 танков сверх месячной программы будут собраны. Больше того, из директорского кабинета участники совещания со знаменосцем впереди пошли по цехам. И Рубинчик объяснял рабочим, что предстоит сделать. По сути, это был своеобразный крестный ход. Через много лет в разговоре со мной Рубинчик именно так определил это шествие, которое никогда не могло оставить равнодушным.

А поздно ночью в кабинете директора зазвонил самый главный телефон, который стоял на отдельной тумбочке у письменного стола. Это была прямая связь с кабинетом Верховного Главнокомандующего. За всю войну Ефим Эммануилович по собственной инициативе ни разу не поднял белую трубку с рычажков. Но бессонными ночами все время искоса смотрел на этот магический аппарат: вдруг зазвонит. И вот тогда он зазвонил первый раз.

И директор завода услышал голос сталинского секретаря Поскребышева:
— Товарищ Рубинчик, с вами будет говорить товарищ Сталин...

Прошло несколько томительных секунд, но в трубке была тишина, а потом послышалось легкое покашливание и голос Сталина:

— Будут танки — будет Рубинчик, не будет танков — не будет Рубинчика...

И все. Тишина. Даже коротких гудков не было. Просто линия была отключена...

Второй звонок от Сталина прозвучал, когда задание правительства было выполнено, причем с небольшой, но очень важной поправкой: сверх плана был изготовлен 51 танк! В начале октября 1942 года Сталин поздравил Рубинчика

и попросил передать благодарность Красной Армии всем работникам завода. Потом во время войны было еще четыре звонка из кабинета Сталина в кабинет Рубинчика. Верховный Главнокомандующий благодарил сормовичей и поздравлял их с государственными наградами.

Примеров, когда сормовичи под руководством Е.Э. Рубинчика решали на первый взгляд не имеющих решений задачи можно приводить много.

10 марта 1945 года сормовичи выпустили десятитысячный танк Т-34.

Каждая третья «Т-тридцатьчетверка» в войну была родом из «Красного Сормова».

Когда однажды во время беседы с Ефимом Эммануиловичем я привел эти цифры, Рубинчик сказал, что нужно еще учитывать тысячи танков, которые за время войны были после боев отремонтированы сормовичами непосредственно в мастерских при воинских соединениях, куда командировались летучие бригады, и на самом заводе, куда танки для ремонтов поступали с полей сражений...

Есть на счету у Рубинчика еще одно важное дело, которое было блестяще выполнено по его инициативе. Я имею в виду песню, ставшую гимном «Красного Сормова» и визитной карточкой города Горького — Нижнего Новгорода. Это песня «Сормовская лирическая» — «На Волге широкой, на Стрелке далекой...». В 1949 году Сормовский завод отмечал столетие. И Ефим Эммануилович попросил композитора-земляка Бориса Андреевича Мокроусова написать к юбилею песню, простую, доступную, добрую, которую можно было исполнять и на больших праздниках, и на домашних вечеринках. Мокроусов пригласил в соавторы поэта Евгения Ароновича Долматовского. Впервые прозвучав на торжестве в честь столетия «Красного Сормова», песня сразу же стала известной в Советском Союзе и живет до сих пор. Не знаю, есть ли еще какой-то другой директор какого-то другого завода, благодаря которому народ огромной страны обрел любимую и неувядающую песню!..

Но вскоре после юбилея завода Рубинчик был освобожден с поста директора «Красного Сормова». На заводе и в городе все были обескуражены. Никто не знал, за что и почему. Но обсуждать сталинские решения было не принято.

Между прочим, в первые послевоенные годы были сняты со своих постов директора многих ведущих предприятий страны, с которыми Сталин выиграл войну. Что вождь имел в виду, убирая с «Красного Сормова» Е.Э.Рубинчика, с Горьковского автозавода И.К. Лоскутова, с завода № 92 имени Сталина в Горьком А.С. Еяна, с Московского автозавода имени Сталина И.А. Лихачева? Этот список можно продолжать и продолжать, кто-то шел на кажущееся повышение в Москву, при этом теряя самостоятельную руководящую работу, а большинству было уготовано откровенное понижение. Например, Иван Кузмич Лоскутов после автогиганта в Горьком стал директором строящегося автозавода в Ульяновске, тогда по сути филиала ГАЗа, перенявшего у него целое семейство машин большей проходимости, которые стали зваться УАЗиками. Все эти люди пользовались огромным авторитетом в больших коллективах, которыми руководили в трудное для страны время. В сознании людей они были организаторами Победы в тылу. Может быть, вождь не хотел делить с ними славу победителей, ведь он и многих видных военачальников в это время удалил с командных высот, а некоторых даже репрессировал. Создается впечатление, что в эпоху мира Сталин хотел войти с новыми «руководящими кадрами», людьми, которым только предстояло заслужить признание народа. А, может быть, понимал, что напряженное военное время измотало ветеранов производств, отняло слишком много сил, чтобы эти люди могли столь же эффективно решать не менее простые послевоенные задачи. И как бы давал им передышку или с позволения сказать отдых на менее ответственных участках работы?

После некоторой паузы из Москвы пришло указание, чтобы Е.Э. Рубинчик стал директором небольшого машиностроительного завода в Богородске. А в 1955 году возглавил завод имени Г.И. Петровского в Горьком. Это предприятие относилось к судостроительной промышленности и изготавливало для военно-морского и гражданского флота системы радиосвязи, звукозаписывающие аппараты. Именно при Рубинчике здесь были разработаны и запущены в производство большие стационарные магнитофоны для студий радиовещания, первые отечественные переносные магнитофоны марки «Репортер».

Когда по инициативе нового руководства партии и правительства в стране стали создаваться совнархозы, в марте 1957 года Никита Сергеевич Хрущев приехал в Горький. Среди прочих на областном совещании партийного и хозяйственного актива обсуждалась и эта проблема, в частности, откуда брать руководящие кадры для новых органов. И тут Хрущев увидел в зале Рубинчика.

— Ефим, дорогой, как я рад тебя видеть!

И пояснил:

— Мы вместе учились в Промышленной академии. А вы спрашиваете, откуда брать кадры, а у самих есть Рубинчик! Да это же настоящий рубин!

Сам того не подозревая, Хрущев повторил слова рабочего, сказанные в 1942 году. И судьба Ефима Эммануиловича была решена, он стал заместителем председателя Совнархоза Волго-Вятского экономического района. А затем долгие годы был начальником Управления материально-технического снабжения Волго-Вятского экономического района.

На пенсию вышел после того, как ему исполнилось 75 лет. Все уважавшие его люди ждали, что к этому юбилею он получит давно ожидаемое и заслуженное звание Героя Социалистического Труда. Его уже неоднократно в разные годы представляли к этой высшей награде страны, и каждый раз он получал очередной орден Ленина, но без Золотой медали «Серп и Молот». И на этот раз ему был вручен орден Октябрьской революции.

Звания Героя Социалистического Труда он был удостоен только посмертно, в то время, когда Советского Союза уже не существовало, а действовал самопровозглашенный Постоянный Президиум Верховного Совета СССР во главе с председателем Сажи Умалатовой. Она и подписала Указ о Рубинчике. Надо признать, что всех, кого этот Президиум награждал государственными наградами и званиями СССР, — люди достойные, которые в советское время были несправедливо обойдены высоким признанием. Вместе с Рубинчиком в одном Указе был отмечен геройским званием и великий конструктор судов на подводных крыльях и экранопланов Ростислав Евгеньевич Алексеев.

Михаил Хорев,
член Союза журналистов России,
почетный член общества
«Нижегородский краевед».

ЗАБЫТАЯ ДОРОГА ЖИЗНИ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

(К 70-летию Великой Победы)

Быстро, как пуля мимо виска, летит время. А годы...? А целые десятилетия...? Даже важные события в человеческой памяти забываются... Начисто стираются из памяти... Может и поэтому новое поколение молодых людей не слышало и не знает о некоторых замечательных событиях в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. от людей старшего поколения... Но зато их историю бережно хранят архивные документы, газеты и журналы военной поры. И... документальные книги.

* * *

Всем хорошо известна Дорога жизни, проложенная в годы Великой Отечественной войны по льду Ладожского озера с Большой земли в осажденный фашистскими полчищами Ленинград. Тогда, за период блокады Ленинграда по ледяной трассе в город было поставлено 1870 тысяч тонн различных грузов, большую часть которых составляло продовольствие. На ледяной дороге трудились десятки горьковских шоферов. Организация и руководство этого дела также принадлежала горьковчанам. Об этой Дороге жизни через Ладогу много писали, рассказывали и в печати, и по радио, и в фильмах, и в телепередачах. Короче — эта Дорога жизни всем хорошо известна.

Но мы поведаем о другой, начисто забытой лесовозной узкоколейной железной дороге по льду Волги у поселка Правдинск в зимние месяцы 1941–1945 гг., которая явилась Дорогой жизни в остро нуждающийся в нужной древесине Балахнинский (ранее Волжский) целлюлозно-бумажный комбинат имени Ф.Э. Дзержинского.

ЗАГАДОЧНАЯ КОВРОВКА

Интересно то, что об этой, хорошо забытой «дороге жизни» через Волгу к Балахнинскому целлюлозно-бумажному комбинату имени Ф.Э. Дзержинского [сейчас это ОАО «Волга»], я узнал совершенно случайно.

На моем довольно тернистом пути краеведа то и дело встречаются белые пятна в нижегородском краеведении: это что-то никому не понятное, мало или совсем никому не известное притягивает и привлекает меня своим эксклюзивом или экзотикой, думайте как хотите, как красная тряпка для быка. Заняться этой темой меня подвиг случай.

Во время лечения и отдыха в санатории «Городецком» я неоднократно посещал поселок Аксентис, что находится по соседству от санатория в расстоянии около километра. Меня крайне заинтересовал не этот топоним – Аксентис — явно не русского происхождения. Меня заинтересовало другое. Почему-то некоторые его жители, работающие в санатории, называли его иначе, а именно «Ковровка». Например: «Пойду в Ковровку». А не в Аксентис. Почему?

Позже, уже в Нижегородской областной универсальной научной библиотеке имени В.И. Ленина я перечитал и пересмотрел ряд справочников по административно-территориальному устройству (делению) Горьковской и Нижегородской области, Нижегородского и Горьковского краев, но поселка с названием «Ковровка» в Городецком районе так и не нашел.

Пришлось обратиться к архивным документам, в первую очередь Центрального архива Нижегородской области, а затем и Государственного архива Нижегородской области № 3 города Балахны. И вот что я узнал:

Если бы не построили и не пустили по плану ГОЭРЛО Нижегородскую государственную районную электростанцию (НИГРЭС) имени академика А.В. Винтера у Балахны в 1925 году, балахнинских комбинатов — целлюлозно-бумажного и целлюлозно-картонного «Малая Балахна», то у нас сейчас не было бы ни санатория «Городецкий», ни поселка Аксентис, ни нашей загадочной Ковровки, да и не было бы поселка совхоза «Сормовский пролетарий». Вот! А на месте вырубленных лесов Городецкого и Семеновского районов стоял бы таежный глухой лес и, возможно, радовал нас Волжско-Узольско-Линдовский

государственный природный заповедник с несколько десятками маленьких деревушек и дачных мест в округе.

В конце 1920-х годов в Балахне были пущены первые очереди фабрик по производству бумаги, целлюлозы и картона. Для них самой ближайшей лесоизбыточной сырьевой базой для получения деловой древесины, баланса и дров для балахнинских фабрик Министерства бумажной и деревообрабатывающей промышленности РСФСР и г. Горького оказались лесные массивы бассейнов реки Узолы и Линды. Что обозначает в данном контексте сам термин *баланс, балансы*? Как известно, баланс бывает бухгалтерский, народного хозяйства, межотраслевой, торговый, платежный, энергетический, тепловой, водный.

А в бумажной промышленности и в лесной промышленности БАЛАНС, БАЛАНСЫ — это еловые кряжи, толщина бревен которых колеблется от 10 до 25 сантиметров, а длина ствола от 12 до 21 метра. Они идут на изготовление целлюлозы и древесной массы в бумажном производстве. Причем на их изготовление идет только здоровая древесина, и, по возможности, без сучков. Сучья толще 2 сантиметров совершенно не допускаются. Балансы являются самым ценным лесным материалом. Некоторые фирмы заготавливают балансы и из осины, но только совершенно здоровой и без сучков.

По реке Узола и ее притокам леса были сосредоточены в Ковернинском и Городецком лесхозах. Общая площадь лесного массива в пределах рек Узольского бассейна определялась в 89 тысяч гектаров, из них 41 процент приходилось на площадь, покрытую хвойными насаждениями (сосна — 32 тысячи гектаров, ель — 9 тысяч гектаров). По хвойным насаждениям запас древесины составлял 5,5 миллиона кубометров.

В начале 1930 года возник вопрос о строительстве новой железной дороги протяжением около 80 километров от станции Линда, стоящей на линии Нижний Новгород-Котельнич Московско-Курской железной дороги до рабочего поселка Василево (ныне город Чкаловск). Ее предполагалось использовать для подвоза строительного материала к проектируемой на реке Волге Василёвской гидроэлектростанции. Эта новая железная дорога для пропуска грузовых поездов и ежедневной доставки стройматериалов потребовала бы 20–22 пары поез-

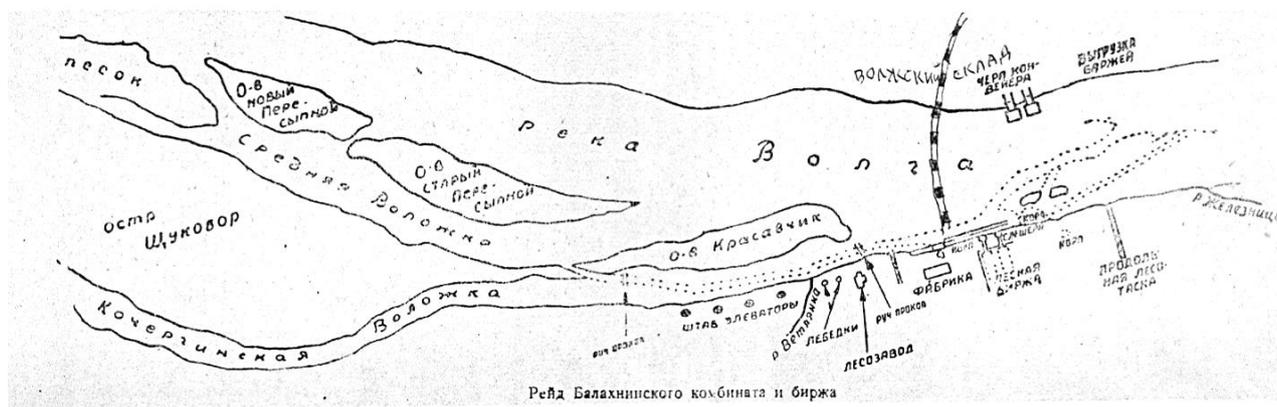
дов, а не 6 пар поездов со строительным грузом как на линии железной дороги от Нижнего Новгорода через Балахну до Курзы (будущего поселка Правдинск), из-за загруженности ее пассажирскими поездами для «Красного Сормова» и товарными для Балахны. А если учесть еще и пересечение в одном уровне линии Балахна — Бумкомбинат узкоколейными торфяными путями, то окажется настоящей необходимостью постройка линии Линда-Василёво.

24 августа 1928 года Балахнинская бумажная фабрика выдала первую бумагу. Иностранные специалисты заверяли русских — вы не сможете смонтировать огромную машину, не сможете и выпускать бумагу. Как видите — смогли! Первая балахнинская целлюлоза была сварена коричневой, жесткой на целлюлозном заводе 27 февраля 1930 года. Но многие тогда не знали, что она может быть лучше.

К 15 мая 1930 года была смонтирована вторая бумагоделательная машина, но ее нельзя было пускать из-за отсутствия системы автоматической смазки.

В первые годы строительства и работы Балахнинской, тогда Волжской бумажной фабрики (а по тем меркам это была крупнейшая в Европе целлюлозно-бумажная фабрика) и целлюлозного завода одновременно решался вопрос с поставками леса из северных областей и ближайших лесоизбыточных районов Нижегородского — Горьковского края.

Как всегда, жизнь и тут внесла свои коррективы. В Москве решили повременить со строительством ГЭС на Волге у Василёва, а начатую узкоколейную железную дорогу сделать лесовозной, построив ее от станции Линда не до Василёва, а до Смольков Городецкого района, а затем, повернув ее налево в направлении Балахны, к левому берегу Волги, сделать ее лесовозной **с ответвлением на хутор Коврово**. В этом месте исследовательские работы по изысканию и разработке запасов леса проводила Московская научная экспедиция Центробумтреста. Ею, в этих таёжных местах были выбраны основные массивы леса, пригодные для производства бумаги и было намечено строительство лесных поселков, складов, мостов через лесные речки и т.д.



В апреле 1930 года на станции Линда нижегородский Северо-Восточный лесопромышленный трест «Севвостлес» для освоения Ковровского лесного массива создал Ковровский леспромхоз. По проектной документации Балахнинской бумажной фабрике нужна была не просто древесина, а нужная древесина и в крупных объемах. Так как одна за другой вступали в строй новые бумагоделательные машины, то началось строительство Ковровской лесовозной узкоколейной железной дороги.

Однако строительство первой в Нижегородском – Горьковском крае лесовозной узкоколейной железной дороги шло крайне медленно и тяжело. И вот почему.

КОВРОВСКАЯ ЛЕСОВОЗНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

До революции и в первом десятилетии Советской власти железные дороги получили огромное распространение как пути сообщения между городами, промышленными районами и проч. Но как специальные лесовозные пути транспорта в пределах самого леса непосредственно на лесоразработках никогда не применялись. Казалось бы, преимущества железных дорог перед гужевым транспортом налицо и необходимо строить в большом количестве и специально лесовозные железные дороги. Однако, основной причиной сравнительно небольшого распространения в конце 1920-х — начале 1930-х годов таких узкоколейных дорог являлся особый характер грузового потока на лесоразработках. Когда строится железная дорога от города к другому, мы имеем совершенно определенный грузовой поток, источником которого является один город А, а

приемником второй город Б. Кроме того, всегда имеется большой или меньший встречный поток грузов от второго города к первому.

Совершенно другую картину представляет собой железная дорога, построенная в глубине лесного массива для обслуживания лесоразработок. Определенного источника потока грузов, каковым является в первом случае город, здесь мы не имеем. Лес растет по всей площади массива. Делянки, предназначенные в рубку на данный год, разбросаны по всей площади, и в каждый последующий год назначаются новые делянки в новых местах. Другими словами, по лесоразработкам мы имеем не один источник груза, каким был в первом случае город, а очень большое количество мелких источников, иногда сотни, разбросанных по большому пространству и притом ежегодно перемещающихся и меняющихся. Вот эта характерная особенность лесоразработок чрезвычайно затрудняет постройку лесовозных железных дорог, удорожает стоимость перевозки и является главной причиной сравнительно небольшого их распространения. Отсутствие встречного потока грузов на лесовозных железных дорогах еще более уменьшает их рентабельность, так как в обратном направлении подвижной состав всегда идет порожняком, что увеличивает эксплуатационные расходы.

Однако без дорог лес вывезти нельзя и потому какие-то дороги строить необходимо. Кроме рельсовых дорог существуют еще следующие типы дорог: а) обыкновенные дороги, т.е. грунтовые, шоссейные или с твердым покрытием, т.е. безрельсовые дороги, б) ледяные дороги, в) лежневые дороги, г) канатные дороги.

Хочу отметить, что вышесказанное свойство лесорубок (т.е. мелкие, раздробленные, меняющиеся и перемещающиеся источники грузов) так же в сильнейшей степени затрудняет постройку и этих четырех типов лесовозных дорог. В результате мы имеем на лесозаготовках полное бездорожье. Как же производилась вывозка леса до постройки лесовозных железных дорог? Она производилась исключительно гужом, на санях, по так называемым зимникам, т.е. по примитивнейшим санным дорогам, которые по существу не могут даже быть названы дорогами, т.к. представляют собой просто вырубку в лесу без всякого устройства дорожного полотна. Понятно, что по таким «дорогам» мож-

но вывезти лес только на небольшие расстояния, иначе эта вывозка потребует слишком большого количества рабочей силы и обойдется слишком дорого. Полное бездорожье в наших лесах позволяло эксплуатировать только те лесные площади, которые обслуживались или удобными сплавными реками, или железнодорожными магистралями. Остальные же площади леса, за редким исключением, оставались мертвыми и не эксплуатировались вовсе.

В конце 1920-х годов в Нижегородской губернии – Нижегородском крае была предусмотрена планом большая программа по лесоразработкам, чтобы эти мертвые массивы были вовлечены в эксплуатацию. Для этого предполагалось, во-первых, в корне изменить всю систему разбросанных по всему лесу рубок, перейти к их концентрации, во-вторых, построить целую сеть лесовозных дорог, удешевляющих вывозку леса. Но обычные железные дороги стоили очень дорого, а обслужить ими лесоразработки часто бывало порой невозможно. Поэтому выбор пал на устройство лесовозной железной дороги узкой колеи в 750 миллиметров. Строятся они в тех случаях, когда нужно подвозить значительные массы древесины или к сплавной реке или непосредственно к потребителю, например, к заводу, фабрике, комбинату или к промышленному объекту, расположенному вблизи лесного массива.

Характерной особенностью этих дорог является необходимость заводить собственные паровозный и вагонный парки, устраивать депо и мастерские. Кроме того, дорога должна иметь собственное хозяйственное оборудование, водоснабжение, комплекты запасных частей, инструментов и пр., а также специальный административно-технический аппарат. И хотя все это, вместе взятое, увеличивает стоимость дороги и эксплуатационные расходы, тем не менее, узкоколейные лесовозные железные дороги, правильно спроектированные и нормально нагруженные, являются чрезвычайно рентабельным сооружением и позволяют вывозить лес по очень дешевым ценам. Протяженность таких узкоколейных лесовозных дорог может колебаться от 25 до 100 километров.

НА НОВОМ МЕСТЕ

Площадь Ковровского лесного массива была 12 тысяч гектаров с общим запасом в 2,01 миллиона кубометров. По директивам краевых организаций эта площадь предназначалась к передаче в земельный фонд под сельскохозяйственные угодья в совхоз «Сормовский пролетарий» и должна быть расчищена в ближайшие годы. В июле 1931 года трест «Севвостлес» по постановлению президиума ВСНХ от 24 июля 1931 года был ликвидирован, а его функции перешли к трестам «Нижлес» и «Ниждрев». С 1 августа 1931 года Ковровский леспромхоз перешел в подчинение тресту «Нижлес».

В 1932 году узкоколейная железная дорога Линда-Балахна (т.е. Волжский склад на левом берегу реки Волги) была почти построена и Ковровский леспромхоз передислоцировался из Борского (тогда Линдовского) района со ст. Линда на новое место — в Городецкий район, в северную часть Авксентьевской лесной дачи, где была построена железнодорожная станция Оксентис (позже переименованная в «Аксентис»). В 1933 году Ковровский леспромхоз был реорганизован в Ковровский механизированный лесозаготовительный пункт Городецкого леспромхоза треста «Горьклес». В дальнейшем для подъема рентабельности была сделана попытка реорганизовать его в Ковровскую лесопромышленную станцию, но этот эксперимент не увенчался успехом. В конце 1920-х — начале 1930-х годов поставка леса в плотках с верховьев рек Унжи и Узолы, по которым традиционно сплавлялся лес россыпью (молевой сплав) в летний сезон, была явно недостаточной. **Вот тогда, для крупнейшего гиганта в Европе, была построена в Городецком районе Ковровская лесовозная железная узкоколейная дорога — первая и самая крупная в Советском Союзе.** Ковровка строилась без проекта, хотя проект составленный в 1934 году имелся, но так и не был утвержден. В процессе строительства менялось даже направление дороги. Тогда в 1935 году на нее было затрачено 2305 тысяч рублей. В начале строительства дорога не имела достаточного количества развязок, тупиков, крайне отставало жилищное строительство, не хватало техники и т.п. В апреле 1932 года на бумкомбинате была пущена третья по счету бумагоделательная машина. Как только бригада Союзлесмеханизация спроектировала трассу же-

лезной дороги, определила места строительства поселков и складов – строители приступили к сооружению дороги Линда-Балахна (левый берег) и к строительству лесных поселков. Первыми были построены: поселок Волжского склада на левом берегу Волги напротив Правдинска. Он состоял из 50–55 домов: за рекой Узолой, выше ее устья при впадении в Волгу был построен Узольский склад. Оба склада — Волжский и Узольский были конечными. От них начиналась Ковровская лесовозная узкоколейная железная дорога, которая шла в северо-восточном направлении. На 9-м километре от этих складов в Авксентьевской лесной даче находились небольшие деревушки Салогузovo, Большое и Малое Хаустово, Воронино и поселок бывшей обувной фабрики Королева, в котором в 1932 году был открыт Балахнинский (переименованный через год в Городецкий) дом отдыха. Рядом с деревушкой Салогузovo (или Слягузово) в 1934 году была построена железнодорожная станция Оксентис (позднее переименованная в станцию Аксентис) а при ней поселок. Для населения поселка 1030 человек были построены общежития, дома для рабочих и служащих, барак, клуб, столовая, кооператив, амбулатория, баня, ясли, и пр. В поселке находилась контора Ковровского механизированного лесопункта, паровозный и вагонный парк и ремонтные мастерские. Вот откуда и назван поселок Ковровкой.

В первоначальном варианте указанный лесной массив предположительно осваивался Ковровской узкоколейной железной дорогой в двух направлениях: одно с выходом на реку Волгу, построенное в 1934–1935 годах, а другое с выходом на станцию Линда Котельнической линии Московско-Курской железной дороги. Таким образом мыслилось соединение железной дорогой станции Линда с левым берегом р. Волги (т.е. Волжским складом). Балахнинский бумкомбинат оставался на правом берегу Волги. При такой схеме освоения лесных массивов Чернолесской, Бурдуковской, Колпаковской и прочих лесных дач, большая часть лесоматериалов (главным образом мелкотоварник и дрова) подавались к Балахнинскому бумкомбинату, а пиловочник и дрова для гор. Горького – на ст. Линду. А лесоматериалы из ближайших к ст. Линда лесных дач должны были вывозиться на Московско-Курскую железную дорогу. В процессе строительства, после производства изысканий бригадой Союзлесмеханизация, вы-

явилось, что соединение этой дорогой Волжского склада и ст. Линда нецелесообразно: с одной стороны, сравнительно незначительные запасы лесных дач, тяготеющих непосредственно к Московско-Курской железной дороге, а с другой стороны — сдача не использованной Балахной древесины другим потребителям, расположенным там же на реке Волге (М. Балахна и пр.) Во время производства изысканий и строительства Ковровской узкоколейной лесовозной дороги, Котельническая линия оканчивалась тупиком на ст. Моховые Горы, не соединяясь с крупным потребителем древесины областным центром (железнодорожного моста через Волгу ещё не построили). По этим причинам доставка лесоматериалов была сопряжена с рядом затруднений.



Валка леса электропилой ВАОП



Балластировка узкоколейной жд

Наконец, весьма существенным обстоятельством явился и сам недостаток рельсов для укладки пути к ст. Линда. Все эти перечисленные обстоятельства

заставили Горьклес отказаться от постройки железной дороги на станцию Линда и ограничиться постройкой линии от реки Волги до урочища Рязанка (южная часть Чернолесской лесной дачи) на расстоянии 32,3 километра. Что же касается лесного массива, тяготеющего к ст.Линда, то он эксплуатировался при помощи коннолежневой дороги, частично построенной по полотну, предназначенному в первоначальном варианте для узкоколейной железной дороги.

ПО ЛЕДЯНОЙ ДОРОГЕ

С 1932 по 1954 годы в Городецком, Линдовском (ныне Борском) и Семёновском районах области функционировала самая первая и крупнейшая в Советском Союзе Ковровская лесовозная узкоколейная железная дорога. Протяженностью 70,7 километра. В этих районах имелись основные массивы леса, пригодные для производства бумаги. В 1930-е годы были построены лесные поселки Шпалозавод, Рязанка, 3-го и 11-го складов, Октябрьский. Отсюда баланс (еловые кряжи) лесными поездами вывозился за 39 километров на Волжский склад, выстроенный еще до войны на левом берегу Волги, напротив Правдинска. В Волжском складе, где оканчивалась магистральная дорога были построены тупики для разгрузки древесины. От Волжского склада железная дорога проходила по гриве до Узолы, ширина которой составляла около 50 метров. Здесь, на пятом километре от реки Волги был построен железнодорожный мост и второй разгрузочный склад — Узольский. Лесной массив, примыкавший к этой железной дороге, начинался лишь с 20-го километра от реки Волги. В пределах лесного массива вдоль железной дороги на расстоянии 39 километров имелись двенадцать погрузочных складов, на которые подвозили лесоматериалы для перевозки их по железной дороге. Из двенадцати погрузочных складов лишь шесть (2, 3, 5, 7, 10 и 11) имели объездные пути или тупики для погрузки лесоматериалов. На остальных же шести складах погрузка лесоматериалов в железнодорожные вагоны производилась на магистральном пути. От всех лесных поселков и складов в разные стороны уходили вглубь леса железнодорожные ветки — тупики, протяженностью до десяти километров. А их насчитывалось до пяти тупиков.

Конечные склады Узольский и Волжский, из-за своего местонахождения, функционировали одновременно. На Узольский склад лесоматериалы вывозили в период времени с октября по июнь ежегодно, где они сплавивались в кошмы (т. н. «кошели»); во время весеннего разлива реки Узолы кошмы буксировались пароходами до рейда на реке Волге, несколько ниже устья реки Узолы, а затем сплавлялись по Волге потребителям. На Волжский склад вывозка лесоматериалов по железной дороге производилась лишь после спада весенних вод, т. е. с июня (т. к. этот склад во время весеннего половодья затоплялся до 1,5 метра) и функционировал до октября, когда опять открывался Узольский разгрузочный склад.

Тяговый состав Ковровской узкоколейной железной дороги состоял сначала из 4 (четырех) паровозов, потом к ним добавилось еще пять. Подвижной состав состоял сначала из 70 лесовозных вагонов конструкции «Союзстройлесмеханизации» и несколько балластных вагонов местной конструкции, затем к ним добавилось еще 25 лесовозных вагонов.

К концу 1941 года прекратили производство целлюлозно-бумажной продукции предприятия, расположенные на территориях Украины, Белоруссии, Карелии, Ленинградской, Новгородской, Калужской, Калининской и других областей и союзных республик. В числе производств, переставших действовать оказались такие крупные, как Сегежский, Окуловский, Святогорский, Выборгский, Починковский, Кондопожский и другие бумкомбинаты, многочисленные бумагоделательные фабрики. Балахнинский комбинат имени Ф.Э. Дзержинского стал по сути дела единственным производителем и поставщиком бумаги. В годы войны на заготовку леса направились колхозники не только Городецкого, но и соседних — Ковернинского, Линдовского, Семеновского и других районов. С первых дней войны страницы номеров «Городецкой правды в лесу» и «Правдинского бумажника» запестрели многочисленными выразительными заголовками статей и заметок: «Товарищи бумажники! Боритесь за сбережение каждого килограмма выработанной вами бумаги — этим вы ускорите полный разгром немецких войск!»

«Дружным трудом обеспечим работу машин», «Наш ответ фашистам», «Крепите тыл — победа будет за нами», «Всю работу на военный лад», «Дать стране сверхплановые гектары бумаги», «Мой метод работы», «Как я руковожу сменой...» Девиз «Помни: тыл — первый помощник фронту!» стал действенным идеологическим орудием балахнинских бумажников. Многих мужчин и женщин, ушедших на фронт добровольцами, заменяли у машин и агрегатов новые люди. На их место становились матери, жены, сестры и младшие братья. Вчерашним девчонкам и безусым мальчишкам предстояло в короткие сроки овладеть нелегкими рабочими профессиями. А предприятие одно время отделяло от линии фронта всего пятьсот километров. По ночам комбинат тонул во тьме светомаскировки, оцетинившись стволами зенитных орудий.

Страшные тяготы выпали на долю Балахны. Если в предвоенном 1940 году в производственном конвейере комбината было занято около 4200 человек, то уже через год в цехах предприятия осталось немногим более 2500 человек. И большинство из них женщины, заменившие, ушедших на фронт мужей и братьев. В первую же военную зиму комбинат столкнулся с труднейшей по тем временам проблемой — сырьевым и топливным голодом. Железнодорожный транспорт работал на фронт. Из соседних Владимирской, Ярославской, Костромской, Вологодской областей в зимний период древесина не поступала. Предприятию грозила если не остановка, то резкое снижение продукции. Это было недопустимо. В зимнее время была еще одна проблема. Как перевезти лесоматериалы через Волгу с Волжского склада на бумкомбинат? Нашли и здесь выход. Вот как пишет об этом Евгения Исакова в своей книге «Семь шагов в будущее»:

«Ежегодная постройка в двухнедельный срок узкоколейной железной дороги через Волгу в зимних условиях — нелегкое дело. Эта ледовая дорога в те годы служила основным транспортным источником снабжения комбината с Ковровского механизированного лесопункта в период зимы, до сплава. Организатором и руководителем строительства железнодорожной ветки был опытный строитель, коммунист Александр Иванович Смирнов. Да и люди у него в бригадах подобрались надежные.

Декабрь. Мороз градусов тридцать. И обжигающий восточный ветер. Но не чувствуют ни мороза, ни ветра женщины из бригады высококвалифици-

рованного плотника Антона Панфиловича Телюфанова. Им жарко при забивке свай, работают без верхней одежды. Выполняют за смену по две нормы. Надо спешить. Нельзя допустить остановки комбината из-за отсутствия сырья. Женская бригада по укладке шпал и рельсов проявляла образцы подлинного героического труда, изо дня в день удерживая первенство в социалистическом соревновании. Сам бригадир заражал бригаду своим энтузиазмом. Работая на комбинате с 1930 года, много зданий в поселке построил Антон Панфилович. И этой ответственной работе отдавал себя беззаветно».

Небольшой паровозик без перерыва, как челнок, перевозил по ледяной дороге по 3–4 вагона леса за один рейс. За четыре морозные зимы перевезено через Волгу 400 000 кубометров леса. Непомерно тяжелый труд лесорубов, железнодорожников, грузчиков не дал бумкомбинату остановиться. Страна была обеспечена бумагой.

Дорогу через Волгу помогал строить весь коллектив комбината и сдали ее в эксплуатацию раньше положенного срока. А когда весной сорок пятого года на рейде в связи с резким потеплением и разрушением ледяного покрова создавалось угрожающее положение, и железная дорога перестала функционировать, спасать древесину вышел снова весь коллектив комбината. Коммунисты и комсомольцы, показывая образцы самоотверженного труда, возглавили работу по скатке древесины в канал...

Из обращения коллектива бумажного цеха: «Сознавая всю важность бесперебойной работы по обеспечению фронта газетной бумагой и создавшуюся трудность в снабжении сырьем и топливом, мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие бумцеха, берем на себя обязательство: на строительстве через Волгу узкоколейного железнодорожного пути забить своим цехом 192 сваи для эстакады». «Молния» у проходной комбината: **«21 декабря на строительстве дороги бригада под руководством тов. Киреева забила 24 сваи вместо 12 по норме. Двухдневное задание!»**

На возведение узкоколейки по льду Волги шли люди недоедавшие, плохо одетые, не державшие до этого в руках ни топора, ни молотка, шли, зачастую отстояв в цехах свою очередную смену... Наперекор трудностям коллектив комбината мужественно прошел через все испытания военного времени. Работая в сложных и трудных условиях, балахнинские бумажники за весь период

Великой Отечественной войны 23 раза удерживали переходящее знамя Государственного Комитета Обороны, которое было вручено коллективу бумажников на вечное хранение.

Трудовые заслуги работников комбината отмечены правительственными наградами: 1419 человек были удостоены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», в том числе — 880 женщин.

Был так же отмечен труд лесозаготовителей и тех, кто самоотверженно доставлял древесину по Ковровской узкоколейной железной дороге в суровую годину войны.



Лучшие лесорубы Ковровского мехлесопункта.
Слева Брунов Михаил Иванович с женой Полиной Степановной,
справа Брунов Павел Григорьевич с женой Анастасией Кузьминичной,
в центре Ремизов Федор с женой Александрой

ПАМЯТЬ ВОЕННОГО ДЕТСТВА

Мое раннее детство пришлось на войну и послевоенные годы. Я очень многое помню из военного времени. И могу вызывать из памяти ту давнюю картину и рассматривать ее. Жили мы в четырехэтажном кирпичном доме, который казался очень большим среди пустыря, над которым он возвышался. Называли его почему-то дом Гогрэса. К небольшому двору вплотную примыкал забор завода, что носил имя Сталина, но больше был известен под оборонным номером 92. Так и говорили тогда: живу у девяносто второго, еду на девяносто второй, работаю на девяносто втором. У старых нижегородцев-горьковчан это можно услышать и сейчас, хотя завод этот давно называется просто машиностроительным. В годы войны это был крупнейший в стране артиллерийский завод, главным конструктором которого был великий оружейник Василий Гаврилович Грабин, а директором Амо Сергеевич Элян, оба Герои Социалистического Труда. Скажу, что за войну один этот завод дал Красной Армии более ста тысяч пушек, а вся фашистская Германия со своими европейскими сателлитами произвела лишь на четыре тысячи больше. Сотысячная пушка стала памятником рабочей славы завода и стоит на пьедестале у него во дворе.

* * *

Дом наш был построен в начале 30-х годов, и беда его была не только в том, что выглядел он очень несуразно, но еще и в том, что он сотрясался от каждого наружного звука. Мы жили в коммуналке на четвертом этаже и переживали легкое землетрясение от каждой проезжающей мимо грузовой машины. Представляете, как дом сотрясался во время бомбежек и ответных залпов зениток, что прикрывали завод от фашистских стервятников. Завод был весь замаскирован, крыши его цехов были расписаны под лесные поляны и перелески, но пилоты врага, видимо, имели достаточно точные ориентиры, однако пробиться к заводу и прицельно сбросить бомбы так ни разу и не смогли. Одна из бомб угодила в барак, где жили рабочие завода, в ста пятидесяти метрах от нашего дома.

На его месте образовалась огромная воронка. Было много погибших, потому что усталые после безмерного рабочего дня люди спали и просто не имели сил вскакивать и бежать в щель — вырытое недалеко от жилья подземное бомбоубежище. Хотя время начала бомбежки все знали — немец прилетал ровно в 11 часов вечера — ни минутой раньше, ни минутой позже. Помню, на месте уничтоженного барака валялось много исковерканных, обожженных кроватных сеток и спинок. Конечно же, гитлеровцы целились бомбой не в барак, а в завод, но промахнулись... А дом наш от взрыва по соседству потоптался на месте, но устоял. Удивительное дело, он выстоял всю войну и до сих пор стоит, выходя одним торцом на центральную магистраль Московского района — Проспект Героев, правда, смотрится весьма непритязательно среди домов-новостроек, которые глядят на него свысока и боятся коснуться своими оштукатуренными и окрашенными боками его голых, неровно положенных кирпичей.

Помню, с началом воздушной тревоги мы бежим с мамой вниз по лестнице с нашего четвертого этажа. Бежать тяжело, потому что на ней и на мне надето все, что у нас было. И хоть было всего совсем немного, но все-таки бежать по холодному, темному — лишь через две площадки чуть различимая синяя лампочка — подъезду, натываясь на таких же спешащих соседей, тяжело еще потому, что страшно: вдруг прямо тут и накроет! Ясно вижу одну такую зимнюю ночь, когда из темного подъезда мы выбежали в белый день — на парашютах висели десятки огромных осветительных ракет, выпущенных с гудящего неба вражескими самолетами. Мы невольно отшатнулись обратно в рамку подъезда. И тут я увидел, как высоко над крышей дома летят по неосвещенным клокам неба быстрые светлячки. Тогда я впервые услышал от кого-то из стоящих рядом соседей и навсегда запомнил словосочетание — трассирующие пули. А потом по освещенному ракетами двору мы бежали к щели, вырытой, как тогда полагалось, на минимально возможном расстоянии, составлявшем полторы высоты нашего четырехэтажного дома, с тем расчетом, что если он развалится, то не обрушится на бомбоубежище... И вот мы уже в подземелье с длинными вдоль стен скамейками, переполненными людьми в сырой от мокрого снега одежде. Здесь влажно и знобко то ли из-за прерванного сна, то ли из-за

только что пережитого испуга. Взрослые разматывают малышей, суют им в рот бутылочки с водой, кто-то подвинулся, и мы садимся с мамой на освободившееся на скамье место. Она распахивает свой жакетик на «рыбьем меху» и прижимает меня к себе. Я засыпаю. До отбоя... И так каждую ночь в 1941 году, 1942 и до середины 1943 года, когда свершилась Курская дуга и до Горького немцам летать стало уже далековато. Воздушные тревоги, правда, еще случались, но это были уже отдельные эпизоды...

* * *

До возвращения отца с фронта я всегда думал: как только он придет с войны, так она сразу и закончится. Но ничего такого не случилось. Он приехал из госпиталя в Кулябе на границе с Афганистаном после осколочного ранения в живот на Украине в 1942 году, после десятка перевалочных госпиталей, после санитарного эшелона через всю стану на юго-восток, после 104 дней, на которые пришлось восемь полостных операций, лечения и выхаживания. Приехал 19 апреля 1943 года с семнадцатью заштопанными рубцами на животе...

К тому времени как раз ожесточились бомбардировки. Враг, изгнанный из Подмосковья, выбитый с Волги, еще питал надежды на успех и прилетал в Горький из-под Курска, Орла, Белгорода. Там еще Великая Дуга была впереди. Единственное, что изменилось, так это время налетов. Оно отодвинулось с 23 часов минут на сорок ближе к полуночи: стало дальше летать, да и ночь опускалась позже, стало сложнее подкрадываться к Горькому. Но асы у фашистов были настоящие. Они все-таки достигали цели. И в полнеба вспыхивало зарево над автозаводом. У меня и сейчас перед глазами эта жуткая картина: бомбежка закончилась, уже объявили отбой, и мы с отцом и мамой выходим из бомбоубежища и видим, что заря занялась не на востоке, как должно быть, а на юге, и светлеющее летнее небо охвачено багровыми сполохами. И так было в течение нескольких дней в первых числах июня 1943 года. Автозавод был тогда сильно разрушен. Практически были выведены из строя основные производства. Но он выстоял и продолжал давать продукцию. Сто дней потребовалось, чтоб вернуть цеха к жизни. И сами эти сто дней стали памятниками мужеству и трудолюбию

автозаводцев. Тогда же фашистские стервятники вновь и вновь пытались пробиться к артиллерийскому заводу имени Сталина, к авиазаводу имени Серго Орджоникидзе. Мне вспоминается такая картина, которая навсегда с детства запечатлелась у меня в мозгу.

По небу шастают наши прожекторы. Они длинными лучами пытаются захватить и выложить на блюдечко зенитчикам ослепленного фашистского воздушного палача. В вой немецких бомбардировщиков врывается ровный гул наших ястребков. Это с авиазавода поднялись «Лавочкины». И на наших глазах — мы еще не успели спуститься в щель — в перекрестье прожекторов попал самолет и затрепыхался, словно птица в сетях. Он пытается вырваться из ослепляющих лучей, но они цепко держат его и ждут, когда бабахнут зенитки. И вдруг рядом кто-то завопил: «Что они делают! Это же наш!.. Сейчас своего собьют!»

Крик стоял невообразимый, словно люди хотели докричаться до неизвестно где находящегося прожектористов, чтобы они выпустили из светового плена по ошибке захваченного краснозвездного ястребка. У меня перехватило дыхание. До этого я ни разу не видел, как прожектора берут в плен самолеты, а тут увидел и — оказалось, свой!.. Я не знаю, сколько прошло времени, скорее всего не больше пятнадцати-двадцати секунд, ну, на худой конец – полминуты. И вдруг разом прожектора расступились и разнесли лучи в разные стороны, так что ястребок на мгновение вообще пропал из виду на черном небе, словно его сбили. Но вот глаза освоились с погасшим участком небосвода и проводили умчавшийся в сторону автозавода, туда в зарево, чуть-чуть не получивший удар от своих истребитель с красными звездами на крыльях...

Помню еще один неординарный случай, тоже связанный с самолетом. На этот раз немецким. Это было уже после Курской Дуги, когда налеты практически прекратились и город зажил спокойной ночной жизнью. А тут в первые дни сентября белым днем по радио зазвучали сигналы воздушной тревоги. И диктор сообщил, что к Горькому прорвался одинокий германский бомбардировщик, барражирующий над Кировским, Сталинским и Сормовским районами. Самое неожиданное, что мы, будучи с мамой дома, (она к тому времени уже ушла с

работы на металлургическом заводе, вот-вот предстоял переезд на жительство на «Вторчермет») услышали характерное завывание и увидели в окно из нашего дома Гогрэса, как по небу медленно плывет тяжелый серый самолет явно немецкого происхождения. Но опознавательных знаков на нем не было. Поблизости с ним факелами в небе вспыхнули зенитные разрывы. Самолет резко развернулся и стал уходить на запад. Правда, больше орудийных ударов не было, а радио голосом того же диктора сообщило, что воздушная тревога была объявлена ошибочно. Самолет был действительно немецким, но восстановлен на заводе имени Орджоникидзе и находился в испытательном полете, его пилотировали наши авиаторы...

Самая последняя встреча с немецким самолетом в горьковском небе была уже весной 1944 года. Мы с мамой шли в поликлинику в поселок Орджоникидзе. На Чермете тогда, кроме заводского медпункта, никаких лечебных учреждений не было. И мы, как и все жители поселка и деревни Кустарихи, были приписаны к медслужбе авиазавода. Мы шли вдоль длинного забора, который, медленно поворачиваясь, охватывает весь авиастроительный комплекс, когда вдруг над нами завыл низколетающий немецкий самолет, «Юнкерс», по очертаниям, которые нам преподавали в детском саду. Мы остановились на месте. Было ощущение какого-то столбняка, люди, что шли вместе с нами по тропинке у забора, стали ложиться на землю. Но самолет улетел и не вернулся. Сообщения о тревоге не было. Что это было — так и не знаю.

* * *

У меня нет ни одного отцовского письма с фронта просто потому, что таких писем не было, он не знал, где мы с матерью и куда нам писать. Мы тоже не знали, где он, жив ли. Когда началась война, мне шел тогда четвертый год, но я многое хорошо помню. Мы жили в городе Николаеве на Украине, отец работал на знаменитом судостроительном заводе, который перед войной носил имя французского матроса-коммуниста Андре Марти, того самого, что организовал бунт в экспедиционном корпусе моряков Франции, что вместе с войсками Антанты обосновался на Украине во время гражданской войны. Союзнические

войска были направлены сюда для освобождения Малороссии от германцев, захвативших ее территорию по Брестскому миру, а по сути дела для борьбы с Советской властью, потому что части Красной Армии начали наступать и сами изгонять немцев из причерноморских мест. Андре Марти и его товарищи отказались воевать против красных кавалеристов и в значительной мере помогли таким образом победе «радяньской власти». Имя этого славного матроса я знал с детства и, помню, очень переживал уже в отроческом возрасте, когда в начале пятидесятых годов он был объявлен оппортунистом, выведен из состава ЦК и исключен из Французской коммунистической партии. В чем была его вина, так и не знаю до сих пор. Завод тогда же был «лишен» его имени. Об этом я читал в газетах в Горьком...

Когда началась война, рабочих из судостроительных бригад в армию не брали, они были на «бронне», как тогда говорили. На худой конец предполагалось, что им придется эвакуироваться вместе с производствами в глубокий тыл страны и там налаживать работу. Собственно, все так и произошло. Сборочный цех, где отец был клепальщиком, переехал в Горький на завод «Красное Сормово» и тут включился в строительство подводных лодок, прославившихся в войну «Эсок». На одной из них, «С-13», воевал на Балтике лучший подводник Второй мировой войны капитан III ранга Александр Маринеско. 8 мая 2000 года в Нижегородском кремле на аллее Славы советского вооружения на бетонный постамент был поднят макет рубки «С-13». Кстати, «С» в названии этой серии подводных лодок — первая буква от полного наименования «Сталинец».

Так вот, отец тоже должен был бы быть на «бронне» и со своей бригадой эвакуироваться в Горький. Естественно, вместе с семьей, как все его сослуживцы. Но случилось так, что недели за две до начала войны его и еще несколько рабочих из цеха призвали на военные сборы. Удивительное дело, но я помню, как во время проводов, наверное, в помещении военкомата он взял меня на руки, поцеловал и передал матери. Когда началась война, он прямо со сборов ушел на фронт...

* * *

Помню день 8 августа 1941 года. Мы уезжали из Николаева в эвакуацию. Мама металась по комнате, собирая кое-какие вещи и укладывая их в небольшой мешок с затягивающейся горловиной и пришитой на боку матерчатой ручкой. В спешке побросала в него мои одежонки, свой жакетик, кое-что из белья. И в самый последний момент скорее автоматически, чем по уму-разуму сунула туда серый в крапинку отцовский костюм — пиджак и брюки американского шитья. Тот самый костюм, который он получил в награду за участие в строительстве первой советской подводной лодки на слете передовых работников промышленности Украины в 1932 году в Харькове. Тогда этот город был столицей УССР. А вручил ему наградной костюм Иван Тевосян, начальник одного из управлений Наркомтяжпрома, а в будущем — нарком судостроительной промышленности, нарком черной металлургии.

Эта мимолетная встреча с тридцатилетним тогда Тевосяном стала судьбоносной для отца и нашей семьи. Я еще расскажу об этом дальше.

Потом, когда я расспрашивал мать, что подвигло ее взять этот отцовский костюм в неизвестную дорогу, она только разводила руками и отвечала, что скорее всего потому, что нужно же было что-то иметь с собой из отцовских вещей, так уж самую ценную, что у него была. Да и к тому же среди всех тревог пробивалась такая странная в тот момент, но весьма практичная мысль — вот вернется муж с войны, так во что он переоденется.

Самое удивительное, что именно так и произошло: на второй день после приезда из госпиталя отец примерил серый в крапинку из мягкой американской шерсти костюм, который вдруг оказался ему широк, и пошел в военкомат вставать на учет...

* * *

...Мамин брат, начальник николаевской городской милиции капитан Абрам Аронович Ольшанский пристроил свою жену Розу, 16-летнюю дочь Фирру и 14-летнего сына Шуру и меня с мамой к каравану из нескольких высоких подвод, в каждую из которых были запряжены по две—три лошади. Нас погрузили на арбу, в которой что только ни лежало — сундуки и чемоданы, ковры в

скатках, матрасные наволоки, заполненные носильными вещами на все случаи жизни. Все это принадлежало одной семье, которая в полном составе покидала Николаев: отец явно призывного возраста, мать в золотых сережках и двое детей — парень и девушка лет пятнадцати, может быть, близнецы. Они обжили глубокую и широкую арбу, как будто квартиру. И чувствовали себя хозяевами. Собственно это так и было. Нам с матерью выделили левый задний угол, а тете Розе с детьми — правый. Мы сидели на наших мешках, поглядывая друг на друга через баррикады чужих вещей. В дождь арбу перекрывал брезентовый тент, а на ночевку останавливались в степи. Хозяева раскладывали на траве перьевые матрацы, стелили простыни, укладывались на мягкие подушки и укрывались ватными одеялами. Стреноженные лошади паслись рядом, а мы оставались на арбе в своих углах, так и спали. От последних минут, связанных с отъездом из Николаева, запомнилось прощание с дедом — отцом матери. Мама и дядя Абрам уговаривали его ехать с нами, но он категорически отказывался:

— В мои семьдесят лет с двумя паховыми грыжами я никуда не доеду и не дойду... Не хочу умирать в пути. Хочу умереть в своей кровати...

Этому его желанию не довелось сбыться. Его расстреляли немцы и украинские полицаи в Черной балке за городом вместе со всеми стариками, женщинами, детьми, вся вина которых была в том, что они были евреями. Летом 1963 года, будучи в Николаеве, я съездил на Черную балку — в этот местный Бабий Яр. Мне было трудно ступать по склонам этого оврага, казалось, земля шевелилась под ногами. Тогда там никакого памятного знака не было. Появился ли он там потом, не знаю...

Вообще я деда Арона помню очень смутно и больше знаю его по случайно сохранившейся фотографии, на которой ему лет 50—55. У него крупные черные глаза, которые были у всех его сыновей и единственной дочери — моей мамы. Продолговатое лицо, которое тоже характерно для его детей. Видно, в молодости у него были темные волосы, которые тоже унаследовали его три сына и дочь. На фотографии он уже лысый. Между прочим, Ольшанских в Николаеве было много, все они происходили из небольшого уездного городка Новой Одессы. Они понятия не имели о генетике, но, не будучи даже знакомыми меж-

ду собой, узнавали друг друга по глазам. У нас среди родственников говорили о ком-то: «У него ольшанские глаза» или «У ее ольшанский взгляд»... Он в какой-то мере есть у меня, но ещё более точно передался моему сыну Аркадию, особенно проявлялся в тот момент, когда он серьёзен или задумчив. Я угадываю эту особенность у своей внучки Кати...

Случилось так, что решающую роль в освобождении Николаева от фашистских захватчиков сыграл десант лейтенанта Константина Ольшанского в марте 1944 года. Он сам и его шестьдесят семь товарищей-десантников из морской пехоты погибли. И в центре города после войны Ольшанскому и ольшанцам воздвигли памятник. Там они и похоронены. Посмертно всем им присвоено звание «Герой Советского Союза». И мама, и тётя Роза говорили мне, что он из наших Ольшанских, сын родного брата деда Арона, который жил в Крыму, то есть двоюродный брат моей мамы, а мне двоюродный или троюродный дядя. Живя после войны в Николаеве, тётя Роза по южному обычаю каждое утро уходила на базар и, возвращаясь с летними овощами и фруктами, непременно имела при себе купленный букетик цветов. Подходя к памятнику, ставила на гранит тяжёлые сумки. И клала цветы к постаменту, при этом делаясь с нестарующим родственником, которого в жизни она никогда не видела, своими вдовьими горестями и радостями. Когда в 1963 году в августе я впервые после войны приехал в Николаев, тетя Роза на следующее утро повела меня к памятнику лейтенанту Ольшанскому:

— Ты посмотри, как он похож на всех наших, у него «ольшанский взгляд»!..

* * *

...Дед Арон запомнился мне за одним занятием: он сахарными щипчиками мелко колот крупный иссиня-белый осколок рафинадной головки, причем так, что кусочки по форме получались пирамидальными и нижней гранью стояли на блюде и отблескивали на солнце. Дед брал эмалированную кружку в бело-синих разводах с черным ободком наверху и сужающимися к дну стенками, наливал в нее из заварного чайника дымящийся паром золотистый напиток и пил медленными глотками вприкуску с наколотой сахарной мелочью. Что мне

особенно нравилось, что дед при этом не отвлекался от разговора со мной и кусочки сахара во рту нисколько не мешали общаться...

...Перед тем как наша повозка сдвинулась с места, в самый последний прощальный момент, дед протянул маме щипчики для колки сахара и эмалированную кружку в бело-синих разводах. Словно отдавал нам в дорогу последнее, что у него было:

— Возьми, Сонечка, может быть, пригодится... Эту кружку Зёма привез из окопов Первой империалистической... Кто знает, где он сейчас воюет...

Мы поехали. Дед сделал несколько шагов вслед за арбой, остановился и, опираясь на палку левой рукой, махал нам правой. Я не понимал всю трагичность этого момента и спрашивал мать: «Почему ты плачешь, мы же уезжаем...» Лошади шли медленно, так что дядя Абрам в своей милицейской форме пешком по пыльной дороге провожал нас до выезда из города. А потом остановился, велел притормозить лошадей и громко сказал хозяину арбы:

— Смотри! Я доверил тебе самое дорогое, что у меня есть! Если с ними что-то случится по твоей вине, я тебя после войны все равно найду. И ты мне за все ответишь...

Он погиб 13 сентября 1943 года при освобождении Смоленска в звании майора, командиром минометного полка, награжденного орденом Красной звезды...

Хозяин побросал вожжи и что-то стал быстро говорить. Но дядя Абрам его не слушал, помахал нам рукой, повернулся и, не оглядываясь, пошел обратно в город. Через восемь дней в Николаев вошли немцы...

* * *

...Мы ехали среди не тронутых жатвой полей. Под копыта лошадей ложились тяжелые колосья пшеницы, колеса телег вылущивали на колею зерно. И это было самое очевидное свидетельство беды, что нагрянула в страну.

Стоит мне закрыть глаза и вижу почти кинокадры: мы едем среди мощных желтых голов подсолнухов. Им нет конца, они колышутся от горизонта до горизонта, словно тысячи солнц. Наши попутчики ломают их на куски, добывая

крупные влажные семечки. Мать тоже извлекала из ноздристой белой мякоти несколько зерен, очистила и дала их мне:

— Только смотри не глотай целиком! Разжевывай...

С тех пор я не могу есть семечки прямо из подсолнуха. Я переел их с избытком в августе 41-го...

Третья или четвертая ночь выдалась прохладной. Мы остановились на окраине какого-то села. Мама, тетя Роза, взяв свои нехитрые пожитки, Фиру, Шуру и меня, решили заночевать в пустующем каменном сарае, который в мирное время, видимо, служил складом для зерна. Там было теплее, чем на арбе. Попутчики наши не изменили себе, расположились в степи под открытым небом.

Утром следующего дня ни их, ни арбы, ни лошадей на месте не оказалось. Больше мы их не видели...

Там, где стояла арба, лежали наши мешки с вещами и выпавшие наружу дедовские щипчики для сахара и кружка самого старшего из маминых братьев, привезенная им из окопов Брусиловской армии...

Между прочим, многие годы она сохранялась у нас в семье и вовсе не как фамильная реликвия. Когда в седьмом классе я начал бриться, то мать отдала мне эту кружку для горячей воды, и я макал в нее помазок. Потом она стала протекать, и на дне ее появилась заплатка от лужения. Когда я купил электробритву, то кружка стала ненужной и куда-то исчезла с глаз долой. А щипчики до сих пор живы, вполне пригодны к употреблению, только применения не находят: расфасованный в коробках рафинад колоть не принято...

Почти триста километров до Батайска мать со мной на руках прошла пешком.

* * *

...В Батайске мы готовились сесть в поезд, который шел в Сталинград. Я помню, как во время ожидания эшелона мы сидели на дощатом перроне, а Шурик и Фира бегали за кипятком с эмалированными кружками. Бак с ним стоял на улице у вокзального домика. Вдруг к нам подошел человек в милицейской форме и бросился к тете Розе: «Вы же Ольшанская, я вас помню по Николае-

ву... Я полчаса назад видел тут Абрама Ароновича. Он в звании капитана едет с частью на фронт...» Батайск — станция узловая, поезда стояли в несколько рядов на разных путях. Вместе с николаевским сослуживцем дяди Абрама тетя Роза, Фира и Шурик стали бегать по путям в надежде отыскать мужа и отца.

Но в это время к перрону подошел наш состав и пришлось оставить поиски, тем более что кто-то из железнодорожников сказал, что 15 минут назад с дальнего пути ушел на Ростов воинский эшелон...

Мы ехали в переполненном «общем» в конце поезда, так что когда он в пути изгибался в дальнем повороте, из окна был виден укутанный в дым паровоз, который через силу тащил тяжелую вереницу в два или три десятка перегруженных людьми, разношерстных, не имеющих между собой ничего общего вагонов. Было душно и жарко. И дым, оставленный паровозом, в безветрии стоял на месте и зачерпывался открытыми фрамугами окон внутрь разделенных на отсеки вагонов. Стоял сплошной кашель...

Августовский Сталинград 41 года остался в памяти жарким берегом Волги — густо заселенным людьми в ожидании пароходов вниз или вверх по реке. Мы сидели, сменяя друг друга, на вещах... Ели дармовые арбузы и дыни. С дынями у меня отношения не сложились, видимо, от того, что для детского желудка они оказались тяжелыми. И у меня до сих осталось ощущение какой-то внутренней духоты, когда я вижу дыни. И больше чем на два, от силы на три небольших дынных полумесяца меня не хватает. Точнее, мне их с лихвой хватает.

В Сталинграде 3 сентября мне исполнилось 4 года. А через два дня к пристани подошел пароход «Анатолий Серов». И я смутно помню, как вечером он стоял весь в огнях, и пристань ходила ходуном от толпы, которая штурмом брала палубы. Чьи-то сильные руки передали меня туда, на борт, а следом за мной и маму. Пароход почти уже отчалил от берега, когда все вокруг огласил крик тети Розы «Где мои дети?!», и мощные мужики, которые ехали на формирование в Куйбышев, стоя на палубе, так уцепились руками за перила пристани, что пароход забуксовал на месте. И держали его, пока Фира и Шура не перебрались на борт вместе с еще двумя десятками людей.

Кажется, на второй день плавания я заболел. И в липком жару, то уходя в сон, то просыпаясь, провел десять дней. Кто-то из врачей-пассажиров определил у меня корь... Мне стало лучше перед самым Горьким.

Я недавно подсчитал, что за шесть десятилетий жизни в Горьком — Нижнем Новгороде с детства до сегодняшнего дня, в городе, ставшем мне по-настоящему родным, я сменил шесть адресов, мой нынешний — седьмой по счету.

16 сентября 1941 года, на двенадцатый день плавания, пароход «Анатолий Серов» причалил в Горьком. Шел редкий сырой снег. По деревянным сходням мы поднялись к лестнице, а затем по ней к улице, усеянной мокрыми желтыми листьями. Не помню многих деталей, но помню, что мы стали сразу искать адресное бюро. Оно оказалось вроде бы где-то недалеко от улицы с причалами. Там были столы, накрытые толстыми стеклами, под которыми лежали образцы документов, в которых отражались потолочные белые плафоны. Мы искали адрес папиного брата — Цирульникова Абрама Иосифовича, который с супругой — Цилей Марковной и сыновьями Юзиком и Вадиком, по нашим сведениям, с апреля или мая 1941 года проживал в Горьком, переехав сюда из города Запорожье.

* * *

Я уже много лет спустя узнал, что дядя Абраша — так я его называл все время нашего общения — был авторитетным металлургом, организатором производства и видным руководителем на заводах в Днепропетровске и Запорожье. Приведу один только факт. Это было уже после его смерти (он умер в декабре 1971 года), в феврале 1976 года на XXV съезде КПСС. В перерыве я пригласил Константина Михайловича Симонова и космонавта Алексея Архиповича Леонова сфотографироваться с группой делегатов из Дзержинска. И не успел щелкнуть затвором фотоаппарата, как в кадр вбежал худощавый человек и пристроился сбоку со словами: «Хочу с космонавтом и писателем запечатлеться!» Я ему сказал, что это фотографируются химики из города Дзержинска. И услышал в ответ: «Очень хорошо! Я их металлом обеспечу...» Когда я нажал на затвор и все стали расходиться, он подошел ко мне и поинтересовался, как по-

лучить снимки. Я сказал, что ничего не гарантирую, потому что я не профессиональный фотограф и не уверен, что у меня все получилось... И потом, я же не знаю, кому и куда высылать снимки. Он махнул рукой: «Это все очень просто: Москва, Минчермет, Брежневу Якову Ильичу, дойдет, я брат Леонида Ильича...» Тут кто-то из наших делегатов окликнул меня по фамилии, мол, что отстал от нас, пошли... Яков Ильич оживился: «Твоя фамилия Цирульников?» — «Да, а что?» — «Был у меня один хороший знакомый в Днепропетровске — Цирульников Абрам Иосифович. Он был замдиректора завода, а я начальником смены в цехе. Хороший был руководитель. Его и Леонид Ильич знал и уважал, он там секретарем обкома партии был. Порой мне от Цирульникова этого доставалось на орехи. Но орехов этих, прямо скажу, я заслуживал... Сколько лет прошло, а до сих пор помню, хотя сам уже заместителем министра работаю...»

Пришлось признать, что мир тесен, и только жаль, что не смогу передать привет от него дяде, хотя ему, наверно, это было бы приятно... Фотографии Якову Ильичу я сделал и выслал. Думаю, что дошли...

Чтобы не возвращаться к этому, раз уж к слову пришлось, расскажу о курьезном эпизоде, связанном с моим знакомством с Яковом Ильичом Брежневым. На съезде и делегаты, и гости, и журналисты в перерывах брали автографы у знаменитых людей страны. Я приспособил для этого одну из записных книжек и попросил Якова Ильича расписаться.

— Я сейчас так тут распишусь, что все, кому покажете, удивятся — как мой брат Леня расписывается. Только первая буква будет «Я», но похожая на «Л».

И расписался. Первым, кто «удивился», был тогдашний министр внутренних дел Николай Щелоков, к которому я подошел за автографом.

— Это как вы ухитрились взять у него автограф? — спросил и озадаченно посмотрел на меня генерал.

— Да, он тут ходил в перерыве, я попросил его расписаться... — я старался быть серьезным, говорил, не выдавая подвоха, придуманного вовсе не мной.

— Тут? Ходил? — в глазах генерала промелькнуло не просто недоумение, а что-то наподобие испуга. — Почему же я не знаю об этом?! Когда это было?!

И тут я «чистосердечно признался»: — Это же Яков Ильич Брежнев...

У генерала отлегло от сердца: — Ну, Яшка, ну, плут, как подпись подделал, меня в заблуждение ввел!..

Леонид Ильич Брежнев, между прочим, ни разу в дни работы съезда в перерыве к делегатам в фойе не вышел...

* * *

...В адресном бюро маме дали листочек с адресом: «Московское шоссе, д. 17а, квартира...» (вот ее номер я сейчас как раз и не помню) и объяснили, как туда добраться. В памяти не осталось, где были в это время приплывшие в Горький вместе с нами тетя Роза, Фира, Шурик. Скорее всего, они остались на речном вокзале ждать, пока мама что-то выяснит, найдет родственников и потом за ними вернется. С ними же, видимо, оставались и наши вещи... На трамвае мы доехали до Московского вокзала, здесь предстояло по переходному мосту над путями перейти на Московское шоссе. Тут произошло одно очень важное событие, которое запомнилось мне на всю оставшуюся жизнь. Я очень хотел есть. А что-то из еды мы купить не могли: у нас не было продовольственных карточек. И мама купила себе и мне мороженое. Такого вкусного мороженого я больше никогда не ел! Хотя состояло оно, наверное, из слегка подслащенного жидко разведенного водой замороженного молока. Продавщица клала на дно круглой металлической формочки кружок вафли, нагружала его сверху белой массой с искрящимися хрусталиками льда, затем разравнивала так, чтобы ничего лишнего не возвышалось над краями формочки, и сверху накрывала порцию еще одной вафлей, а потом нажатием снизу выталкивала готовое изделие из формочки:

— Держи! — и протянула мне белое колесико. Держать его нужно было по бокам за вафли и вылизывать языком то, что было внутри... Теперь так мороженое не продают, подобных мороженщиц с их тележками и нехитрыми приспособлениями для формирования порций можно увидеть только в старых кинофильмах, снятых до войны и в первых послевоенных годах.

Падал мокрый крупный снег, а мы с мамой, спрятавшись под площадкой лестничного марша переходного моста, ели мороженое. И это было первое «блюдо» в моей жизни, которым встретил нас город Горький. Самое удивительное, что вкус того мороженого я до сих пор помню и рад бы его ощутить наяву снова, но, видимо, это уже не получится, потому, что то был вкус детства, тяжкого, голодного, горького — но детства!

Итак, мой первый нижегородский адрес: Московское шоссе, дом 17а. Сейчас у этого дома совсем другой номер, рядом с ним школа, которая тогда была превращена в госпиталь. И раненые бойцы сидели на подоконниках открытых окон в накинутых на исподнее белье старых шинелях.

* * *

...Вставали утром очень рано. В семь утра всем взрослым надо было быть на заводе, а мне в детском садике. По сути, это было совсем недалеко, на той стороне Московского шоссе, в десяти-пятнадцати минутах ходьбы. Если учесть, что маме надо было еще успеть отвести меня в детсад, а потом не опоздать на работу, то уходили мы из дома еще до того, как забрезжит рассвет. И однажды мы никак не могли перейти Московское шоссе: нескончаемо один за другим шли без света грузовики, подводы, легковушки, груженные мебелью, тюками, чемоданами, с людьми, сидящими на этих поклажах, укутанными в шубы, платки, пальто, во что попало. Они плыли черными тенями на светлеющем фоне неба. И все это двигалось с запада на восток. Люди, спешащие на работу, на нашей стороне шоссе ругались, кричали: «Крысы!» И, наконец, бросились на дорогу, остановили машину и перешли шоссе. Помню, я спросил мать, что это за поток машин, и она, как взрослому, ответила мне страшной фразой: «Москва бежит!» Когда я стал старше, то вычислил, что происходило это после 16 октября 1941 года, когда немцам открылся путь на Москву после разгрома наших войск под Вязьмой... «Москва бежит!» В этих словах матери не было никакого упрека, скорее безысходность от того, что нам-то больше бежать некуда.

И эта безысходность бессознательно жила в нас. Она ощущалась каким-то не проходящим внутренним холодком, который вскоре смешался с внешней стужей, нагрянувшей во второй половине октября и на всю зиму.

Позже мама моего друга со студенческих лет Юрия Адрианова Екатерина Ивановна рассказала мне, что десятки пустых легковых и грузовых машин сиротливо стояли на спусках к пристаням речного порта. Их пассажиры со всем скарбом пересели на суда, которые шли из Горького на Каму, в Молотов и дальше на Урал...

* * *

Мы жили уже в доме Гогрэса в узкой и продолговатой комнате, тогда мать раньше обычного забрала меня из детсада. соседей никого еще дома не было. Мы были вдвоем, когда вдруг холодную тишину чужой, по сути, комнаты, прорвал голос Левитана из черной круглой тарелки на стене: «...Разгром немецко-фашистских захватчиков под Москвой...» Я помню этот голос звучанием каждой буквы в каждом слове... Мама взяла меня на руки, и мы смотрели на черную тарелку радио, как на святыню. А Левитан еще и еще раз торжественно повторял великую весть. Мама плакала, а я не понимал, почему она плачет, я еще не знал, что от радости тоже накатываются слезы.

Для меня потрясающе звучало число сто – расстояние в километрах, на которое, по словам Левитана, были отброшены немцы от Москвы. Мне казалось, что это очень много, и я успокаивал плачущую мать:

— Ведь их уже выгнали на сто километров!...

А она плакала и повторяла, прижимая меня к себе:

— Это еще совсем не далеко... Всего на сто километров...

Юрий Левитан был один из кумиров моего детства. Как-то так получилось, что я не помню плохих переданных им вестей. Просто тогда я еще, наверное, не умел слушать радио. Но очень хорошо помню, как он сообщил о победе в Сталинградской битве...

Потом, благодаря работе на телевидении и радио мне довелось познакомиться и общаться с Юрием Борисовичем Левитаном. Много о том, что стало нашей историей, слышал и узнавал от него.

Однажды Юрий Борисович рассказал про историческую ночь с 8 на 9 мая 1945 года, когда ждали сообщения об окончании Великой Отечественной войны, о нашей Победе. Весь день к нему подходили коллеги по Радиокomiteту и спрашивали: «Когда? Ты ведь все знаешь...» Но он ничего не знал, кроме того, что союзники по своим радиостанциям сообщили о том, что 7 мая они приняли капитуляцию германского командования в городе Реймсе без участия советских представителей. Это, конечно, не соответствовало интересам СССР, главного победителя в войне, и Сталин настоял на подписании акта о безоговорочной капитуляции Германии в Карлхорсте под Берлином на заседании под председательством маршала Жукова.

В два часа ночи 9 мая 1945 года страна узнала эту радостную весть от Юрия Левитана.

Я помню эту ночь. У нас в доме было радио. Квадратный репродуктор из фанеры с прорезями по центру в лицевой части, затянутыми каким-то мягким материалом, с двумя тонкими проводками. На концах их вместо вилки были короткие медные стерженьки, которые вставлялись в радиорозетку. Справа была металлическая ручка, регулирующая громкость. Этот репродуктор работал у нас и в последние годы войны, и в послевоенное время. Телевизоров тогда еще не было, не было у нас и радиоприемника, так что по этому фанерному динамику мы узнавали много лет все новости в жизни страны и мира: и об отмене карточек в 1947 году, и о смерти Сталина в 1953-м, о запуске первого спутника Земли в 1957, о полете Гагарина в 1961-м. Самое удивительное, что этот репродуктор работает до сих пор. Он ни разу не ломался. Когда я «пожаловался» на это своему другу радиоинженеру Володе Зашивалову, он открыл заднюю стенку, заглянул внутрь, где был магнит с намотанной на него проволокой и еще какие-то мелочи, улыбнулся: «А тут и ломаться-то нечему! Он всегда будет работать...»

Так вот, в ночь на 9 мая не только у нас в квартире — во всем доме никто не спал. И на каждую паузу в длиннющем радиоконцерте реагировали: ага, вот сейчас. Но диктор невозмутимо объявлял следующий номер.

Я совсем вымотался, и мама уговорила меня лечь в кровать и ждать лежа. Стоило мне залезть под одеяло и опереться головой о подушку, как я тут же уснул... Отец с матерью разбудили меня, когда сообщение о Победе Левитан читал уже во второй раз:

— Ты же никогда не простишь нам, если не услышишь это сейчас!..

В подъезде хлопали двери, люди вбегали друг к другу в квартиры, обнимались, смеялись и плакали, как родные. Мне больше всего от того рассвета и того дня запомнилось, как люди плакали, сколько было пролито слез. И не только потому, что выстраданная радость без них не обходится, а потому что это были слезы прощания со всеми, кто навсегда остался на той войне. Именно этот день провел разделительную грань между теми, кто выжил, и теми, кто погиб. У нас за той чертой были мамин отец — мой дед Арон, расстрелянный фашистами в оккупированном Николаеве, три маминых брата, погибших на фронте — Зиновий, Абрам и Давид. Мой двоюродный брат Иосиф Цирульников... Двоюродный дядя Константин Ольшанский, командир десантников, Герой Советского Союза... Сейчас я даже всех не упомяну.

Я сидел у мамы на руках у стола на кухне, по радио звучала мажорная музыка, а мать плакала, я утешал ее — «Может быть, они еще вернуться? Может быть, они все-таки живы?» Она, закусывая губы, качала головой.

А за окном шел дождь. Он начался часов в восемь утра и не прекращался целый день, только менял свою активность. В открытые окна вместе с каплями дождя ветер приносил запах клейкой свежей листвы. Почки на деревьях лопались прямо на глазах. День был объявлен нерабочим. Паровозы гудели, созывая рабочих завода на демонстрацию в честь нового праздника — Дня Победы. Нужно было пешком идти в Канавино, на Площадь Челюскинцев у Московского вокзала. Но из-за дождя шествие не состоялось. Митинг провели у проходной завода. Я стоял рядом с отцом, по-взрослому сняв фуражку в поминальные минуты, и дождевые струи с мокрых волос текли по щекам...

А потом всех, кто участвовал в митинге, пригласили в зал заводской столовой. Столы были заставлены тарелками с вкусно пахнущим винегретом из свеклы, картошки, лука, квашеной капусты, кислых огурцов, щедро сдобренных растительным маслом. Отдельно лежали куски тонко нарезанного черного хлеба.

— Ешьте, не стесняйтесь! Это все бесплатно и без карточек в честь Победы!

Оказывается, в ожидании великой вести директор завода Михаил Исаевич Виноградский приказал всем работникам заводского цеха питания остаться на ночь и приготовить угощение. Продукты были доставлены из заводских овощехранилищ, переживших осень, зиму и дождавшихся весны 1945 года. Это был винегрет необыкновенной вкусности. Из больших эмалированных мисок каждый желающий мог положить, сколько хотел.. Я был очень плохим едоком, но со мной что-то случилось: никак не мог наестся этим праздничным яством... И накладывал себе добавки...

ДЕТИ ВОЙНЫ

Война живет в нас, как увечье:
Мы в детстве ей оглушены.
Не зря зовут нас в просторечьи
Детьми войны, детьми войны!
За нас шли в бой отцы и деды
И падали в небытие.
Мы были стимулом Победы,
Необходимостью ее.
Мы наше детство не забыли,
Нам залпы дальние слышны.
Всю жизнь свою мы жили-были
Детьми войны, детьми войны.

Несем сквозь радости и беды
Мы назначение свое –
Правопреемников Победы
И продолжателей ее.
Нет ничего важнее на свете,
Чем вдаль нести завет бойцов,
И передать Победу детям
По праву дедов и отцов!
Будь добрым, мир стекла и стали
Среди зеленой тишины,
Чтоб наши правнуки не стали
Детьми войны, детьми войны.

ДЕТЯМ ДОНБАССА

Глаза донбассовских ребят
мне горем обжигают нервы.
Гляжу и вижу в них себя —
себя в далеком сорок первом.

В них та же боль и тот же страх,
что нас преследовал когда-то.
И те же слезы на щеках,
что утирал нам сорок пятый.

И ничего тревожней нет
беды, что нам открылась ныне:
за семь десятков мирных лет
фашизм созрел на Украине.

И снова дети и война!
Снаряды рвутся, воют мины:

по детям бьет своя страна —
та, что зовется Батькивщиной.

Взрослеют дети в черный день,
как повзрослели мы, — внезапно.
Пусть бомбовозов злая тень
надежд их не убьет на завтра!

Пройдет гремучая беда,
и хунта сгинет без помина,
и след Бандеры навсегда
с просторов смоеет Украина!

Глаза донбассовских ребят
мне горем обжигают нервы.
Гляжу и вижу в них себя —
себя в далеком сорок первом!..

С ПРАЗДНИКОМ ПОБЕДЫ!
Владимиру Дрожже — для новой песни
БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК

Пришли такие времена,
Такой случился толк,
Что лица их и имена
Вошли в Бессмертный полк.
Они глядят на новый мир
В победный час весны.
И это трогательный миг
На сердце у страны!

ПРИПЕВ: Заветный и несметный,
В боях исполнив долг,
Шагает полк Бессмертный,
Великий русский полк!

Летит молва во все концы
И весть несет свою,
Что наши деды и отцы
Вновь в боевом строю.
И в том для нас святая суть,
Что всем врагам на страх,
Потомки гордые несут
Их в молодых руках.

ПРИПЕВ: Заветный и несметный,
В боях исполнив долг,
Шагает полк Бессмертный,
Великий русский полк!

Года идут, не кончен бой,
Зов памяти не смолк.
Когда-нибудь и мы с тобой
Войдем в Бессмертный полк.
Вокзал последний и причал
Возникнут на веку
На встрече всех однополчан
В Бессмертном том полку.

Припев: Заветный и несметный,
В боях исполнив долг,
Шагает полк Бессмертный,
Великий русский полк!

А. Цирульников, 10 мая 2014 года