

«Мы ехали в стройотряды – рвались сами, отбирались по конкурсу. Мы еще носили эту форму с гордостью: образца шестьдесят шестого года она была в Ленинграде желто-оливковая. На Мангышлаке мы строили железную дорогу в пекле пустыни. Мы вламывали по десять часов в день – рвали жилы на совесть: мы – могли, мы – проверили себя, испытали – и утвердились! Мы были – гвардия, студенты, – за двести рублей за лето! Пахали, как карлы»
М. Веллер. Короткая проза.

Мангышлак-66

Введение

Мы учились на физфаке с 1965 по 1971 год. Весной 1966-го записались в стройотряд на Мангышлак.

Мы понимаем, что с точки зрения современного рационального молодого человека, мы поступили не совсем разумно. Но мы поступили так, как поступили.

Утром в день отъезда собрались у Университета, где был митинг всех университетских отрядов, командиром которых был Джо Джорбенадзе. Потом прошли маршем по Невскому проспекту к Московскому вокзалу.

До Мангышлака мы ехали в плацкартных вагонах дня четыре через всю европейскую часть СССР. Несколько часов эшелон стоял в Москве, в результате мы разъехались по всей столице, ярко выделяющиеся желтые куртки можно было встретить почти в любом ее районе. Везде нас спрашивали, куда нас отправляют, не во Вьетнам ли, часом. Волгу переезжали где-то между Пензой и Оренбургом. В Оренбурге часа 2 гуляли и купались в Урале. Река оказалась там достаточно мелкой, на другую сторону можно было перейти, но течение быстрое. Наконец приехали на станцию Макат, а затем на полустанок Эмба, который находится примерно в пятистах метрах от одноименной реки. Там было несколько барачков. На другой стороне от железной дороги была небольшая казахская деревня. Валера Федоров, Володя Пискунов и Толя Тюнис даже ходили в баню в один из дворов. В пяти минутах ходьбы от места, где нас поселили, через Эмбу был перекинут железнодорожный мост в одну колею.

Мы заняли несколько помещений барачного типа, в которых было по несколько комнат, каждая человек на двадцать. Две бригады с физфака (бригада Тюниса и бригада Кузнецова) расположились в двух больших и двух маленьких комнатах. В одной из маленьких жили наши девушки в количестве 8 человек. Кроме физиков были ребята с матмеха, химфака и философского факультета. Всего в отряде нас было вначале больше ста человек. К концу осталось 80 (остальных по разным причинам, в основном по здоровью, в течение этих двух месяцев отправили назад). Кроме тех, кто работал на железной дороге, были 3 поварахи с филологического факультета и фельдшер, до этого она работала или проходила практику на Кубе. Начальство занимало отдельный барак, в котором одна комната была отведена под лазарет, в который обычно попадали с высокой температурой после дежурства в столовой, напившись там вволю воды из холодильника. После «чудодейственной» таблетки, которую вручала фельдшер, на следующее утро температура понижалась до 35,3, и можно было выходить на работу, правда слегка покачиваясь. После обеда уже самочувствие было в норме.

Фамилия командира отряда был Латник. Был еще комиссар. Оба с каких-то гуманитарных факультетов. На линии они не работали. От командира какая-то польза была, а от комиссара, как нам кажется, пользы особой не было. Был еще завхоз, парень с матмеха. Недели через три он, видимо, наладил нужные связи в поселке, стал доставать продукты получше, и кормить нас стали гораздо лучше.

На соседнем разъезде работали наши друзья с матмеха. Иногда мы встречались с ними.

На следующее после приезда утро мы впервые вышли на работу.

Работа

В то время от Маката до Шевченко (после 1991 г. – Актау) уже была проложена железнодорожная ветка (так называемый «первый слой»). Это означало, что была сделана насыпь из песка, на ней небольшая подушка из щебенки, на которую были положены шпалы и рельсы. Далее много лет все это утрамбовывалось поездами, полотно было неровное, поезда ходили раза 3–4 в сутки со скоростью километров 8–10 км в час, очень часто бывали аварии. На своем участке протяженностью километров восемь (в один из дней с балластером мы подняли больше километра) мы должны были проложить «второй слой» и сделать работу по «третьему слою». Это означало, что сначала мы должны были поднять полотно (рельсы вместе со шпалами) на высоту несколько десятков сантиметров (максимальная высота, на которую мы его поднимали, была сантиметров 70-80), засыпать все это балластом (щебенкой) и выровнять путь. Затем (третий слой) засыпать все это гравием и не просто засыпать, а оформить красивую «пирамиду» в соответствии с правилами, а потом окончательно сделать «выправку» по вертикали и «рихтовку» по горизонтали. Когда мы все это сделали, в один из последних дней мы увидели впечатляющее зрелище – абсолютно ровная, как стрела, ветка, по которой нас прокатили на небольшом составе со скоростью уже 80 км в час.

Жара в июле стояла страшная: +36⁰ считалось нормально, +38⁰ бывало довольно часто, регулярно доходило до +45⁰. Максимальная температура была +52⁰. По ночам, как в термостате, +33⁰. Когда в августе по утрам стало «холодно», то есть +25⁰, мы умывались и ходили на завтрак в свитерах.

В первые дни жажда была такая, что водовозка приезжала сначала не на разъезд, а прямо на линию, все бросались к ней, водитель открывал кран цистерны, и мы набирали воду в любые емкости и пили жадно, набирали воду в шляпы и надевали на голову, смачивали рубашки. Недели через три мы акклиматизировались, и водовозка уже ехала прямо в лагерь.

Режим был такой: 50 минут работы, 10 минут перекура. С 8.00 до 12.00 и с 14.30 до 18.30. В субботу работали до обеда. В воскресенье отдыхали. В перекур, особенно в июле, мы пили много воды. К концу дня у многих на спине был тончайший слой соли. Прямо по Ильфу и Петрову: «Парниша. У Вас вся спина белая!»

Технологический цикл работ состоял из различных операций. Первые две недели – работа с балластером.

Было уже разгружено несколько составов крупной щебенки по обеим сторонам пути, и щебенка успела слегка погрузиться в песок. Щебенка между шпалами и рельсами, утрамбованная вместе с песком за много лет, превратилась в монолит. Балластер, это машина, которая сильными магнитами поднимает рельсы вместе со шпалами, щебенкой и песком. Максимальная высота этой «вафли» примерно 80 см. Мы стоим по обе стороны пути (человек по 10 с каждой) и, двигаясь вместе с балластером, ломачами пробиваем этот монолит между шпал, чтобы он проваливался вниз. Одновременно за балластером идут засыпщики и вилами засыпают путь щебенкой, чтобы шпалы легли на нужную высоту. Подняв участок пути длиной примерно от 400 до 1000 м, балластер уезжает. Засыпщики продолжают бросать щебенку до нужного уровня, а мы переходим на другую работу, начинаем подбивать щебенку под шпалы и уплотнять ее ломачами. Через два-три дня на руках не осталось живого места от лохмотьев мозолей, с которыми нас научила бороться фельдшер при помощи йода (а ни в коем случае не при помощи зеленки). Еще дня через два-три руки стали, как подошва ботинка, и им стало все нипочем. Сережу Яковицкого гадюка пыталась укусить в большой палец руки, но ей не удалось прокусить кожу на пальце. Через две недели привезли первые

электрические шпалоподбойки, уплотняющие щебень за счет вибраций широкого ножа. Они существенно облегчили жизнь, хотя были старого образца, без амортизаторов. Вскоре привезли новые шпалоподбойки, гораздо меньше бившие по рукам, с довольно хорошими амортизаторами. Примерно через две недели балластер сломался и его увезли на ремонт в г. Дамбул. Больше он не возвращался. Дальше путь мы поднимали обычными масляными домкратами.

Кроме того, начали привозить свежую, довольно мелкую щебенку, которую девушки уже могли разбрасывать и лопатами. Вилы для них мы тоже готовили «специальные»: отламывали с краев две вилины, в результате вес вил со щебенкой был вполне для наших девушек подъемный. Основная подъёмка пути в конце июля закончилась, осталась выправка, то есть подъёмка на небольшую высоту (до 10 см) для общего выравнивания пути. Процедура следующая:

1. Грузовой состав из 10 – 20 платформ со щебенкой (разгружаемых вручную, см. фото), либо полувагонов (вагоны, которые открываются ударом лома снизу с обеих сторон, и высыпают щебенку на ходу по краям пути) подходит к нужному участку пути. Либо мы вручную вилами сбрасываем щебенку, либо вагон саморазгружается. Балласт небольшими кучами лежит вдоль пути. Были еще саморазгружающиеся вагоны – хопперы-дозаторы. Они открываются машинистом, после них не надо ничего разбрасывать, потому они и дозаторы, их пускают после выправки делать призму.

2. Мы вилами равномерно разбрасываем щебенку между шпал.

3. С помощью электрических шпалоподбоек уплотняем балласт. Шпалоподбойки (их четыре) запитываются от железнодорожной электростанции, которая установлена на дрезине. Работа со шпалоподбойкой: самая тяжелая. На ней работали только самые сильные парни. У тех, кто работал на шпалоподбойках, по утрам сами не разгибались пальцы. Пальцы одной руки разгибали медленно с помощью другой. Они разгибались щелчками – у пальцев было несколько фиксированных положений.

4. Рихтуем (бригада примерно из 12 человек с ломами) и поднимаем (домкратами) путь. При рихтовке надо, чтобы вся бригада одновременно поднажала на ломы. Это удобно делать под популярные у железнодорожников, но нецелурные четверостишья. Поэтому мы их здесь приводить не будем. Если поблизости нет девчонок, то мы рихтуем путь именно под эти стишки.

Кроме того мы меняли шпалы. Стыковые шпалы меняли почти все подряд, забивали костыли, противоугоны – работа с молотком одна из самых сложных: одно неверное движение и отломанный молоток летит в сторону. Делали разгонку рельсов, т.е. приводили зазоры на стыках к стандартной величине.

Такая схема установилась не сразу. Вначале было много суеты, бестолковщины, бардака. Дважды меняли мастеров. Фамилия первого была Ф., он был из ЛИИЖТа, красавец-атлет. Но пришлось его выгнать за безделье. Работу мы наладили толком только в августе, когда поняли смысл всех операций в целом. В середине августа стало чуть прохладней, и окончательно закончилась акклиматизация. Стало легче. Пили уже не столько днем, как в начале работы, а, в основном, по вечерам - очень много подкисленного чая, литра по три.

В зависимости от того, на каком расстоянии от лагеря мы работали, либо шли на работу пешком, либо нас везли на грузовике.

Самое тяжелое и мучительное было – в середине дня: после обеда и небольшого сна выходить на линию.

Быт и отдых

За 2 стройотрядовских месяца мы, естественно, перезнакомились со всеми ребятами из наших физфаковских бригад. Среди физиков был у нас и гитарист (а также борец-вольник) – Володя Забелин – «Шкипер», из Череповца.

Работали с нами еще и прикрепленные от милиции трудные подростки, человек шесть. Вели они себя там прилично. Их предводитель, по кличке «Фельдфебель», явно был с поврежденной психикой. Мы не знаем, как сложилась их судьба. Но надеемся, что хотя бы один из них после двухмесячной работы со студентами-физиками из трудного стал просто подростком.

По вечерам, когда было относительно прохладно, после ужина мы брали чайник кипятка на кухню, отходили метров на пятьдесят от лагеря (там вокруг был песочек и кочки, на которых росли какие – то растения с большим количеством колючек), заваривали чай и наслаждались прохладой и общением друг с другом. Это было прекрасно, как сейчас помним.

У нас были нормальные кровати и белье. Кормежка вначале была не блеск: много пшенной каши, и маловато мяса и овощей. Но в августе стало лучше. В воскресенье после обеда повара отдыхали, поэтому на ужин нам давали только чай, хлеб, булку, масло, пару вареных яиц и по воблине. Воду в лагерь привозили на водовозке раза 3 в неделю и сливали в специальный колодец. Примерно три раза за два месяца работ мы дежурили по лагерю: таскали воду из колодца для кухни и умывальников, чистили картошку и мыли посуду. Нам очень повезло с местом, где мы жили, поскольку рядом была река. Мы успевали окунуться в обед, и основательно купались после работы.

За два месяца работы нас раза три возили в поселок Кульсары, километров в двадцати от нашего полустанка. Там было чудо – искусственное озеро, сделанное еще англичанами до революции, и ими же построенная и действовавшая до наших дней узкоколейка. Мы ходили в баню, купались в озере и на базарчике покупали фрукты. Кстати, Кульсары есть на снимках со спутника, которые выложены в Google. А вот нашего полустанка мы там не нашли.

Первую неделю мы пытались активно отдыхать, по вечерам устраивали соревнования по борьбе (были специалисты по самбо и вольной борьбе), спарринги по боксу, играли в волейбол. Валера Федоров и Слава Кузнецов по утрам решили бегать по километру (до переезда через железную дорогу и обратно), но через неделю спортивный запал постепенно ушел. В волейбол продолжали играть все два месяца и даже участвовали в каких-то соревнованиях.

Вечерами были песни под гитару на крыльце и тихие беседы под чай. Многие играли на гитаре, поэтому репертуар был богатый (богаче того, который был в выданном каждому из нас сборнике туристских песен, изданном в ЛГУ). Были почти профессионалы: парень из ЛИТМО играл в джазовом оркестре, две девушки с химфака пели в ансамбле. Сочиняли и свои песни, Володя Еременко написал гимн Мангышлаку. Вот припев из этого гимна:

«Мангышлак!

Одни пески там, Мангышлак,

И нет воды там, Мангышлак,

Мангышлак!

Пусть, если надо, будет так...».

Разводили костры и сидели допоздна всего несколько раз, перед выходными.

Осла и верблюда большинство из нас «в естественных условиях» увидело на Мангышлаке. Ослы действительно были очень упрямые. А у верблюдов вид был не такой солидный, как у их родственников в зоопарке. Верхушка горба, например, как-то смешно свешивалась набок. К тому же верблюды иногда плевались. Причем без всякого, как нам казалось, повода.

К нам однажды приезжал ректор ЛГУ К. Я. Кондратьев. Он побывал во всех отрядах ЛГУ на трассе. Нас построили, и мы его слушали в строю. В частности речь шла о строительстве университетских зданий в Старом Петергофе. Ректор сказал, что мы все будем заканчивать университет уже в новом комплексе. Этого, конечно, не случилось. Новый комплекс был построен через несколько лет после того, как мы университет закончили. На ректора, когда он выступал, мы несколько злились: он с сопровождающими днём во время обеда выпил наш компот, и нам после рабочего дня ничего не осталось. Ректор держал свою речь, мучаясь от жары, и было его также немного жалко. Мы-то уже привыкли.

Однажды к нам приезжала студенческая бригада артистов на грузовике, с которого они и выступали. Очень они нас порадовали. Не гравием единым жив человек, душе тоже что-то хотелось...

Вместо эпилога

В конце августа мы закончили работу, пару дней отдохнули, погрузились в эшелон, и дней через пять большинство из нас вернулись в Ленинград. Это были счастливые пять дней отдыха и наступающей прохлады. Почему большинство, а не все? Железнодорожное начальство выписывало

всем желающим бесплатный билет до любой станции СССР. Часть ребят, не ленинградцев, поехала к себе домой, несколько наших друзей поехали на неделю купаться на Черное море.

Эта довольно большая компания, в основном выпускники 239 физматшколы, физики и математики, поехали по бесплатным билетам на Кавказ через Волгу: Саратов, Куйбышев и Волгоград. Они останавливались в этих городах, никто из них в этих местах раньше не был. Были они черные и тощие, в оливковых куртках, и их кое-где принимали за кубинцев. Кубинцы были тогда популярны. Саратов был первым «цивилизованным» пунктом на их пути. Они прошли по набережной Волги, а потом «от пуза» пообедали в ресторане. В Сталинграде первым делом пошли на Мамаев курган. Затем «свалились» к морю, в Сухуми, и провели там несколько дней. Потом вернулись в Питер.

Коэффициент трудового участия у большинства бойцов, был единичка. (У лучших ребят он был 1.2). Те, у кого КТУ=1, заработали 190 р. С тех, кто курил, вычли десятку за сигареты. Студентов 2 курса с 1 по 15 сентября послали на картошку. Нас, стройотрядовцев, естественно, от картошки освободили. Так что мы в Ленинграде немного отдохнули.

В конце сентября мы устроили банкет в плавучем ресторане около стадиона имени Ленина (ныне Петровский стадион). С тех пор прошло 44 года. Все эти годы мы постоянно вспоминаем Мангышлак.

Пустяк, конечно, но как минимум 5 человека из наших бойцов стали докторами наук. Один из них – профессор в США и главный научный сотрудник в институте РАН (в Гатчине), второй доктор – руководитель Отделения того же академического института, еще один – заведующий отделом в институте РАН в Питере (его недавно избрали членом-корреспондентом РАН), еще один доктор – директор института РАН в Гатчине. Наконец пятый наш доктор: главный научный сотрудник во ВНИИ в Сарове. Хорошая статистика.

Случайно мы узнали, что сейчас поезда из Москвы в Душанбе и в Куляб идут через Кульсары. А это значит, они идут и по тем восьми километрам, которые мы привели в порядок в 1966 году. Недавно мы наткнулись на строчки М. Веллера, которые являются эпиграфом к нашему рассказу. Хорошо Веллер сказал. Это и про нас тоже.

Александр Лавров, Анатолий Шацев, Валерий Федоров, Михаил Эйдес.

Гимн Мангышлаку.

Автор: В. Еременко

Мангышлак! Зовет в дорогу тилим-бом.

До свиданья мама, до свиданья дом.

Не горюйте очень, я еще вернусь.

В путь-дорогу!

И долой из сердца грусть.

Припев.

Каждый денек будет длиться, как два.

Чем не угодили мы тебе судьба

Девушки, милые, где же вы?

Одичали, озверели, как скоты...

Припев.

Если все же вернемся домой,

Не поставят памятник нам с тобой.

Пусть, хоть скелет, но без обмана,

Все же получит благодарность замдекана.

Припев.