

# ИЗ МОСКВЫ НА АЛЯСКУ - ПОЕЗДОМ

Еще лет двадцать назад за Обской губой на тундровой хляби и костях заключенных лежали прибитые к шпалам рельсы. Зброшенную дорогу, сооружение которой по указанию Сталина началось во время войны, называли «мертвой».

Ее клали неподалеку от кромки Ледовитого океана в сторону норильских месторождений редкоземельных элементов и тамошнего комбината. Родине был необходим надежный выход к стратегическому сырью (Северный морской путь блокировался немецкими подлодками) с европейской территории страны, и магистраль, может, достроили бы, не одержи мы победы в 45-м. У советской державы появились другие неотложные нужды. И дорогу отложили «на потом».

Впрочем, мало кто верил, что в тех местах когда-нибудь пойдут поезда. «Мечтал ли я довести до ума «мертвую дорогу»? - переспросил меня Александр Владимирович Котельников, окончивший около полувек назад факультет электрификации Московского института инженеров транспорта. - Да у меня, красноплодника, и в помыслах этого не было! Хотя слышал о ней - и думал как о несуществующей».

Для иных и БАМ казался утопией, а уж более высокие широты считались и вовсе «нежелезнодорожными». Время многое меняет - это я к тому, что теперь академик Котельников занимается проектами недалекого будущего - например, магистралью-лучами Транссиба: Лесосибирск - Норильск (1102 км) и Томмот - Якутск - Магадан - Берингов пролив (4864 км). - Берингов пролив? - недоуменно смотрю на собеседника. - Это же фантастика! - Но человек должен вторгаться в будущее, а ученый - прогнозировать его. Лазер ведь тоже начинался с фантастики - с «Гиперолоида инженера Гарина».



ФОТО ЭДУАРДА ЛАТЮНКА

- Все-таки строительство дороги на Норильск, да еще в войну, многие считали бредом.

- Это была необходимость. А какая смелость мысли! Мы жили во времена великих свершений. Семьдесят лет назад в Чукотском море раздавило льдами пароход «Челюскин», на котором была предпринята попытка пройти за одну навигацию Северным морским путем из Мурманска во Владивосток. Теперь же атомные ледоколы добрались до макушки Земли и водят за собой караваны судов. И, говоря о железной дороге к Берингову проливу, я вспоминаю тоннель под Ла-Маншем - сколько было скепсиса по поводу этого строительства!

- Вы хотите сказать, что от нас и до Америки рукой подать?

- А что? Прорабатывается вариант соединений железной дорогой России с Аляской.

После окончания МИИТа Котельников пришел в Трансэлектротранспорт, где его знания как бы обрели вторую жизнь. Как раз начиналась электрификация главных железнодорожных направлений страны, и ему много приходилось ездить по объектам - лучшей практики не придумаешь. А увиденное преобразовывалось в собственные мысли. Его звала большая наука. И с 1965 года он во Всероссий-

ском НИИ железнодорожного транспорта. Котельников - автор более 250 научных трудов, 8 монографий и многих изобретений. Им подготовлено полтора десятка молодых ученых. Профессор и академик Российской академии транспорта, Александр Владимирович на протяжении многих лет председатель комиссии по электрификации и энергетике Научно-технического совета МПС. Его знания легли в основу стратегических планов решения энергетических вопросов и развития железнодорожного транспорта на период до 2020 года.

У меня в руках свежая книжка ученого - «Электрификация железных дорог. Мировые тенденции и перспективы». Она разошлась быстро и стала уже редкостью - как какой-нибудь роман, зачитываемый до дыр. Узнаю, что новые железнодорожные линии пролягут в основном в северных и восточных регионах страны, где сосредоточено до 60 процентов неосвоенных месторождений полезных ископаемых. Это прежде всего Северное Приобье, полуостров Ямал, ответвления от БАМа. И тут опять чуть не подскокаиваю на стуле: на глаза попадаются строчки о транспортном коридоре на Сахалин и далее - в Японию.

Мне удивительно, как семидесятилетний ученый смело рисует будущее Рос-

сии, не поддаваясь настроениям нытиков - мол, наше завтра безлико. И взъерошенный седой кок на его голове представляется мальчишескими вихрями - ну почему бы не вспомнить время, когда он, пацан, уткнув нос в окно, мысленно видел пронсящиеся возле отчего дома суперэкспрессы. Мечтатель и романтик - да. Он как-то рассказал о своем окошке, смотревшем на станцию Мытищи, ученому совету института. Наверное, чтобы некий человек уверился в правильности своего пути. «Прильнув к стеклу, я часами наблюдал за бегом поездов, в котором для меня было много таинственного и вместе с тем определенно четкого - вот сейчас прибудет к платформе электричка...»

Александр соорудил на подоконнике нечто, напоминающее контроллер машиниста. Рядом положил хронометр, расписание отправлявшихся в Ярославск вокзала пригородных поездов. Он «вел» электричку до Мытищ, мысленно следуя графику ее движения. «Ага-а, прибыла», - сообщал он сам себе и светился радостью, когда видел накатывающий на станцию поезд. Для мальчишки это было игрой, переросшей в профессию. Впрочем, в нем с рождения заложена «железнодорожная косточка». Перед глазами был пример отца - крупного инженера-хозяйственника на транспорте, и мамино служение на «железке» - в скромной роли билетного кассира.

И все-таки однажды он едва не изменил своей профессии. Кинозал железнодорожного клуба «Красный балтиец», когда выступал самодеятельный театр миниатюр, всегда был полон. Он умел рассмешить людей, заставить их думать, и они шли на него, Александра Котельникова, пожалуй, самого талантливого в молодой труппе. А его влекла и завораживала сцена, с которой он мог нести в аудиторию глубоко свое. И, конечно, появилась мечта о театральном училище. Сменил же ориентир в жизни Александр Масляков, учившийся вместе с Котельниковым в МИИТе!..

Однако столбовая дорога была предначертана судьбой. Может, мы потеряли даровитого артиста, но в науке-то страна точно обрела в лице Котельникова замечательную личность. И все же великое влечение к театру у него осталось - до сих пор, несмотря на возраст, участвует в институтских капустниках, ставит их и выпрашивает лишний билетик на знаменательные спектакли, что случаются на московских подмостках. Страстью остается и оперное пение: ради хорошего голоса в Большом - хоть на галерку...

Будущее железных дорог создают многие ученые. И Котельников среди них. Не

просто хористом, а запевалой. Мне поведал об этом директор ВНИИЖТА - головной организации в энергетической стратегии российских железных дорог. Котельников может часами говорить об электрификации стальных магистралей, каким образом напитать энергией контактные провода - ее источниками видит газ Ямалского месторождения, уголь Воркутинского бассейна, атомные реакторы, которыми оборудуются подводные лодки... Было, что и он загрустил, как-то сник, когда в 90-х пришли на транспорт незаладки. Но болото рано или поздно кончается - вот только жаль, что не всем его удается пройти. Однако всегда есть поводыри, осторожно нащупывающие впереди себя твердую почву. Шаг за шагом. А это уже тропинка, потом - и дорога.

Есть у Котельникова и сугубо «своя наука», которую он представляет в Академии коммунального хозяйства. Я завычил два слова без всяких смыслов и каких-либо намеков. Дело в том, что ученый занимается довольно редким направлением - блуждающими токами. Шляющиеся в земле, они вредят электроснабжению, вызывают коррозию металлических предметов - кабелей, трубопроводов, строительных конструкций. Совет таких специалистов, как Котельников, много значит для различных служб Москвы, других городов.

- Конечный результат коррозии, - говорит ученый, - разрушение коммуникаций, стroyений. Например, благодаря нашим рекомендациям «легкое метро» Бутовской линии во многом обрело свою надежность и долговечность.

Котельников со товарищи спасал в свое время Бакинское метро, ходовые рельсы коего буквально съездили блуждающие токи. Подземка строилась в пластах, несущих массу воды, а это же лучшая среда для «шатунов». Вспоминает ученый и железнодорожную катастрофу под Уфой, где в результате взрыва пересекающего стальные пути трубопровода полетели под откос два пассажирских поезда. Еще у многих на памяти та трагедия. Около тысячи погибших. В содеянном заподозрили блуждающие токи. Разбираться на месте послали Котельникова. Оказалось, что его «подопечные» были здесь ни при чем. Сказалась человеческий недюрод. Найти истину - разве это не лучшая оценка трудов специалиста?

...Котельников живет планами на будущее. Все начинается с проектов, прикидочных цифр... А потом приходят на необжитые земли люди и слагают песни и яви, которая казалась когда-то мечтой. Эй-ей, помчат поезда к Берингову проливу!..

**Владимир ЧЕРТКОВ**



Плакаты 30-х годов

## КАКОЙ ПЛАСТ КРУЧЕ

Вот он, один из символов былой империи - «Дом на набережной», воспетый в романе писателя Юрия Трифонова. Иду по Берсеневской набережной вдоль серой громады, украшенной, словно грудь ветерана, орденами, мемориальными досками в честь именитых жильцов. Увы, не нахожу здесь фамилии Алексея Григорьевича Стаханова. А ведь не год жил здесь прославленный шахтер!

Народ в голодные 20-е годы буквально пер из Центральной России на заработки в Донбасс. На этой волне и попал на шахту бывший орловский подпасок. В Кадиевском музее читаю запись в тетради Стаханова: «Твердо решил: подработаю денжат, куплю белую лошадь - и домой». На луганской шахте «Центральная-Ирмино» и тормозным работал, и коногонном вагонетки гонял. Сноровистого парня заметили, перевели в забойщики. Вскоре давал он по две нормы в смену, можно бы уже и осуществить мечту о белом коне, да окрутила его безобразная Дуся, что в ламповой работала. Домик купил, сестренки сирот с Орловщины привез. Куда ж теперь? Стала шахта родным домом для белозубого весельчака, любителя в конце рабочей недели посидеть с бригадой на лужайке за трехлитровым «гусаком» - такие емкости горняки уважали. А рекорд родился, можно сказать, случайно - никто его сверху не планировал.

Хромала шахта на обе ноги, вот и собрал зав. шахтой совещание ударников. Другок Стаханова Мирон Дюканов от досады даже сплюнул на пол: «А что делать? Больше 15-16 тонн за смену не дашь. Да и то - три часа рубишь, а три крепишь...» Тут Стаханов и бросил: если, мол, разделить, то тогда... Зав. шахтой даже рассмеялся: «Даже немцы в Рурском бассейне больше 14 тонн за смену на крутых пластах не дают. Против я категорически!»

Партгор шахты Константин Петров вышел со Стахановым и Мироновым покурить: «Ребята, а если попробовать? Давайте в выходной в ночную попробуем?» - «А коногонны?» - «Да уговорим ребят, по бутылке поставим...»

Пришли мужики вечером к Стаханову, а жена Дуся в штыхы: «Совести у вас нету! Совсем мужа загоня-

ли, по две смены из шахты не выходит. Теперь еще и в выходной!» Еле уговорили...

В 10 часов вечера 30 августа горняки спустились в шахту. Ударила пулеметной очередью дробь отбойной пики, зашуршал, потек вниз по забою уголек. Двое крепильщиков не успевали, просили: «Алеша, не гони». А он, крепкий, крутоплечий, даже не ответил - рубил и рубил пласт антрацита. Петров сам лично ему забой лампой подсвечивал. Внизу, на штреке, дежурили коногонны-добровольцы. За 5 часов 45 минут Алексей Стаханов согал уголь по всему забою. Вытирая брезентовой рукавицей пот с лица, выбрался вниз. Его подхватили коногонны, крича: «Григорыч, ты как врубашина!». Подсчитали груженые углем вагонетки - ровно 102 тонны черного золота. Мировой рекорд!

Успел Константин Петров первым выехать наверх, собрал утреннюю смену, цветов достали. Когда Стаханов вышел из клетки, раздали аплодисменты, его обнимали, кричали что-то радостное. Он отмахивался: да будет вам, ребята... В то же утро 31 августа собралась «верхушка» шахты. Решили поощрить героический поступок: выделить Стаханову новую квартиру с телефоном, закрепить бричку с кучером. Месячным окладом премировать, путевки всей семье на курорт. Об этом объявили на всех нарядах. Мирон Дюканов распалился: «Потягаюсь с Алешкой!» И на другой день нарубил в паре с крепильщиками 115 тонн угля.

А как же директива сверху? Не было ее! Листаю подшивку «Правды». Лишь в номере за 9 сентября 1935 года нахожу снимок Стаханова и Дюканова, сделанный кадиевским фотографом с надписью: «Мастера отбойного молотка тт. Стаханов и Дюканов. Тов.

Дюканов вырубил за 6 часов работы 115 тонн угля, тов. Стаханов - 102 тонны». В скобках - сноска на газету «Кадиевский пролетарий». Заметка эта попала на глаза отдыхавшему в Сочи Сергею Орджоникидзе, он и дал этому факту ход. Узнав, что идея и первенство принадлежат Стаханову, позвонил Сталину...

Так впервые в мире родилось движение, названное именем рабочего. И вот тут уже действительно была спущена директива сверху. В ту пору, когда еще не начались массовые репрессии, оно прозвучало набатом для партгосчиновников всех уровней. Где-то то движение подхватили стихийно, где-то под нажимом. Но повсеместно ударный труд хорошо поощрялся - высокими заработками, квартирами, автомобилями, путевками в санатории. По сути это и было слияние личного интереса с интересами страны, о котором можно только мечтать сегодня. Но нельзя умалять и энтузиазм последователей Стаханова - его почин действительно увлек всю страну.

В Москве первые стахановцы появились на автозаводе ЗИЛ, бывшем АМО, где в 1924 году впервые выпустили машины из отечественных материалов. Затем подключились «Трехгорка», швейная фабрика «Большевичка», обувщики «Парижской коммуны»... На волне трудового азарта, а не только на костях зэков поднималась индустрия державы.

Увы, позже пришли иные времена - когда пресловутые чиновничьи галочки утопили живую душу трудового порыва в волнах формализма, а плановая экономика пришла в противоречие с потоком валовых показателей. Но сам Алексей Стаханов был тут ни при чем...

В Донецком краеведческом музее есть уголок Стаханова. Здесь его личные вещи, отбойный молоток, большая фото - он с первой трактористкой страны Пашей Ангилиной. Красивые, молодые, с озорной улыбкой. Снимок сделан в Москве, на слете ударников...

Горько вспоминаю я последнюю свою встречу с героем летом 1977 года. Был в командировке в Донбассе, с трудом пробился к нему в больницу палату: плох, говорят, никого не хочет видеть. Крупный человек в белой рубашке лежал на кровати, рассеянно смотрел из-под тяжелых век. До сих пор корю себя, что спросил у безнадменно больного Стаханова о здоровье. Он с трудом улыбнулся, протянул для прощания тяжелую руку, сказал: «Да ладно, сынок, живи...» И закрыл глаза.

**Георгий ЯКОВЛЕВ**