

ВАЛЕРИЙ САНДЛЕР. ПОКА БЫЛЕМ НЕ ПОРОСЛО.

- Откуда у безработных родителей деньги на дорогую машину?
- Папа имеет овцы, козы, барани, берблюды. Наверно, десять тысяч штук.
- Так за ними же присмотр, уход нужен! А ты говоришь – не работают.
- Есть специальные люди, они ухаживают, папа им за это платит деньги...



Не знаю человека, который мог бы возглавить театр после моей смерти. Вместе с создателем обычно умирает и его дело...

Сергей Образцов

ПОБЕДИТЕЛЬ УШЕЛ ПОБЕЖДЕННЫМ

Последний раз мы с ним встретились больше тридцати лет назад, когда киргизская столица еще звалась Фрунзе, а не Бишкеком. Встреча оказалась короткой и грустной. Оба понимали, что вряд ли увидимся в этой жизни: я уже подумывал об эмиграции, а мой vis-a-vis уезжал на Керченский полуостров, в крымский город Щелкино, в окрестностях которого, на берегу соленого Ак-Ташского водохранилища (ему отводилась роль охладителя), строилась (да так, увы, и не достроилась) атомная электростанция. Вот почему прощались мы навсегда, сохранив для общения единственный мостик: звонки по телефону. Знали мы друг друга еще по Кара-Кулю времён

строительства Токтогульской ГЭС, где за ним прочно закрепилось прозвище, сполна выражавшее все то, что думали и говорили о нем люди, с ним работавшие: Добро. Звучит красиво, а ведь это всего лишь производное от фамилии. Всегда и во всем добивавшийся победы, он четыре года назад ушел из жизни побежденным, почти 90-летним, практически нищим.

Первое впечатление о Вячеславе Прокопьевиче Добротворском, начальнике автотранспортного объединения в структуре Управления строительства НарынГЭС, я получил осенью 1968-го, во время краткой командировки в Кара-Куль. Оказалось это впечатление таким ярким, что захотелось непременно его повторить и закрепить. Такая возможность появилась летом 1973-го, последнего года моих опытов по перемене профессии. Весь июль я работал на подхвате в ремонтных мастерских АТПО, используя любую свободную минуту для встреч и разговоров с Добром, но больше выслушивая рассказы о нем, многие из которых походили на легенду. Потом я убеждался: в этих легендах что ни слово, то - правда.

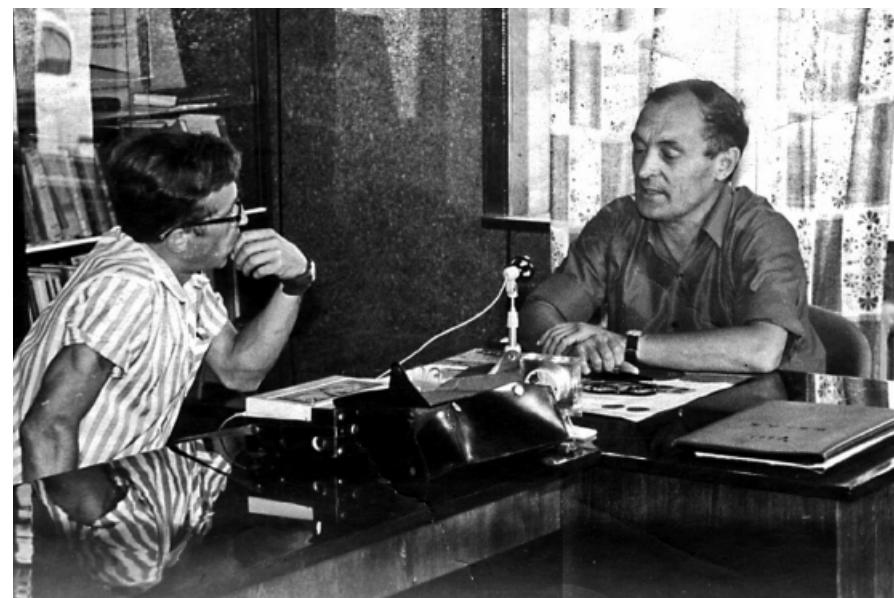
«НЕ ИМЕЛА БАБА ХЛОПОТ...»

Добротворский поднялся с места, прошел в самый конец столовой, к стеклянной, от пола до потолка, стене, почти во всю высоту и ширину которой пластался мощный куст винограда; вот он, взобравшись на подоконник, пошарил рукой в листве, спрыгнул на пол, вернулся к моему столу, держа в руке крупную, в полкило весом, густо-фиолетовую гроздь:

- Бери, угощайся. Сорт называется - «бычий глаз». Когда высаживали лозу в ящик, я даже не надеялся, что примется, а она, как видишь, принялась и кисть дала приличную. Но это больше для уюта, как бы декорация. А вот на ближних холмах, где земля подходящая, разбили большой виноградник, снимаем с него урожай «пальчиков дамских», «муската» с «изабеллой»...

Все написанное выше - воспоминание о будущем, до которого уже не рукой подать. А прежде...

В декабре 1964 года В.П. Добротворский сдал дела на строительстве



Первое интервью. Кара-Куль, 1973 год.
Фото: Рашид Акбутин

Саратовской ГЭС, где также руководил автопредприятием, и был направлен союзным Минэнерго в киргизский Кара-Куль, чтобы принять под свое начало коллектив водителей, ремонтников и инженеров почти в тысячу человек, а к ним впридачу - четыре сотни большегрузных автомобилей. Автохозяйство в стадии полуразвала, ежегодно доставлявшее 300 000 рублей убытка, он в короткий срок сделал прибыльным и высокорентабельным. Способ для этого выбрал до смешного простой и на редкость эффективный.

Вся жизнь Кара-Куля, залегшего далеко и высоко в горах, куда и самолетом невозможно долететь, в сотне километров от ближайшей железной дороги, целиком зависела от автомобиля. Металлоконструкции, цемент и агрегаты для строящейся Токтогульской ГЭС, продовольствие и промтовары для поселковой торговли, стройматериалы для жилья – все доставлялось в кузовах ЗИЛов, КраЗов, БелАЗов. Миллионы тонн, которые часто бывало некому перевозить: один за другим увольнялись водители. Их отсутствие стройка ощущала мгновенно и болезненно по сбоям в поставках материалов, по тому, как срывался график строительства основных сооружений, по частым остановкам двух жизненно важных заводов: гравийно-сортировочного и бетонного.

При огромных новостроевских нагрузках, рискуя жизнью и здоровьем на горных дорогах, в июльский зной и в декабрьский гололед, водитель редко успевал пообедать, да и чем могла его удивить общепитовская столовка, чей борщ хотелось, даже не замочив в нем ложку, отправить в помойное ведро вместе с рыбой жареной и котлетой с макаронами. Если кто-то, не имея выбора, приноравливался к быту новоселов, при котором живешь с семьей в строительном вагончике, а мясо, молоко, фрукты и свежие овощи – редкие гости на твоём обеденном столе, то опытный водитель с такой романтикой мириться не желал, потому как знал, что есть в стране другие стройки, где его примут с дорогой душой и создадут условия, близкие к человеческим.

Первая в Кара-Куле свиноферма (она же и последняя) появилась в хозяйстве Добротворского - нигде больше подобное появиться не могло. Денег на такое обзаведение бюджет не предусматривает, поэтому строили свинарник всем миром, по выходным дням и просто в свободное от основной работы время; в дело шли бракованные панели, доски и кирпичи, их на поселковой свалке было навалом. Покупали поросят,

скинувшись по пятерке с носа. Через год на склад автохозяйства поступило свое мясо, работникам продавали его по полтора рубля за килограмм. Дешево, говорите? Не так уж и дешево, мясо-то, как уже говорилось, свое, и на откорм свиней тратиться не пришлось, хватало пищевых отходов из столовой. Свиньи плодились и размножались, но и аппетиты едоков росли: захотелось им курятинки. Пришлось закупить несколько сотен цыплят, заложить инкубатор. А там руки дошли и до покупки коров молочной породы. В коллективе работало немало киргизов, узбеков, татар, они свинину не едят. Специально для них Добротворский в обмен на свиней добыл в Алайском районе десяток овец, из соседнего Таджикистана выписал баранов гиссарской курдючной породы. В свой черед овцы дали потомство, в столовском меню появились блюда из баранины: плов, шорпо, мастава. И опять всем работникам отпускалось по льготной цене свежее мясо, - всем, кроме... Зои Алексеевны Добротворской, супруги самого начальника, ей муж запретил даже появляться возле склада: «Ты купишь, а люди скажут, что взяла бесплатно, как моя жена. Жди, когда завезут мясо в поселковые магазины, постой в очереди, а не достанется нам - перебьемся».

Мария Долгушева, диспетчер автохозяйства, мне рассказывала: «Другой раз куплю на ее деньги курицу или баранины кусок, принесу, она обед приготовит, так Вячеслав Прокопьевич по мясу узнавал, что оно – наше, и такой разгон ей устраивал! Она, знаете, как вышла из положения? Развела возле ихней пэдэушки своих кур, и этим семью кормила»... Чабанами и скотниками работали местные жители, киргизы, на свиноферме, в инкубаторе и теплице - русские из приезжих. Автобазам таких специалистов не положено, поэтому в штатном расписании они проходили как слесари по ремонту автомобилей. Обман, с которым проверяющие были вынуждены мириться, потому что видели результат. Автопредприятие получало со своего подсобного хозяйства больше пятидесяти тонн мяса в год. Когда его стало так много, что самим не съесть, излишки продавали на сторону, вырученные средства пускали на социальные нужды.

Бывая в кабинете начальника АТПО, я всякий раз обнаруживал на полках книжные новинки. Если в прошлый раз там стоял томик под романтическим названием «Инкубаторное птицеводство», то в очередной мой приезд я обнаруживал, что инкубатор работает вовсю, а хозяин кабинета штудирует пособие по разведению и содержанию пчел, и

было ясно: скоро у шоферов появится мед с собственной пасеки. Да и отчего бы ему не появиться? На десяток ульев денег ушло не так уж много, альпийская зона – под боком, в паре километров от поселка, ухаживать за пчелами нашлось кому, зимовали ульи на складе, места им хватило.

Вовсе не из чистого человеколюбия Добротворский совершал поступки, о которых в Кара-Куле складывались и пересказывались легенды. Ему, сухому прагматику, были не знакомы, а то и вовсе чужды так называемые прекрасные движения души. Все, что он делал, выглядело протестом против общественно-экономической системы, при которой полстраны томилось в очередях за куском говядины, за бруском масла. Протест был убедительным: люди, которым повезло с ним работать, забыли, что такое пустой холодильник в доме. Автохозяйство из убыточного превратилось в успешное, прибыль доходила до миллиона рублей в год, увольняться по собственному желанию уже никому не хотелось: от Добра добра не ищут.

ЖИТЬ ПО-ЛЮДСКИ НЕ ЗАПРЕТИШЬ

Георгий Цибизов, водитель БелАЗа, привел меня в ремонтный корпус, построенный, он не забыл отметить, «...исключительно на субботах, в нерабочее время». Держа в руке зажженную сигарету, пепел на которой нарастал, грозя вот-вот упасть, я искал глазами урну поблизости, не нашел и... подставил под столбик пепла свободную ладонь: стряхнуть его на пол выглядело бы кощунством – такой свежестью и чистотой дышало все вокруг. Цибизов решил, что мне первого впечатления мало, он открыл передо мной дверь цеха с табличкой «Ремонт топливной аппаратуры», где были выстланы метлахской плиткой, стены покрыты белоснежным кафелем, укрыты зарослями плюща и традесканции. Гордый вызов всей на свете топливной аппаратуре, которой положено портить воздух выхлопными газами, бросал возвышавшийся посреди цеха розовый куст с распустившимися бутонами, поставленный здесь не только для красоты, но и чтобы каждому стало ясно: в помещении с вытяжной вентиляцией свободно дышится и людям, и цветам.

Из ремонтного корпуса наш путь лежал в душевые с зеркалами во всю стену, оттуда - к шоферскому общежитию. Войдя с улицы, мы сменили свою обувь на домашние тапочки, их было много, они стояли на специальных подставках. Полы в здании выложены паркетом, «...у себя в мастерской изготовили», - сообщил шофер Степан Кулакли. Во всю длину коридора стелилась ковровая дорожка, история ее появления – отдельная легенда, о ней речь впереди. Комнаты на двоих жильцов, в каждой - недорогая полированная мебель, на стенах – картины маслом и акварелью («Омельченко рисовал, свой художник, автобазовский», - заметил, не скрывая гордости, Кулакли), на окнах тюлевые занавески, в вестибюле - мягкие кресла, огромный цветной телевизор, кругом цветы... «Все куплено на денежки от продажи излишков мяса, - продолжил Кулакли и завершил, добив меня окончательно: - За проживание в общежитии мы не платим ни копейки, потому что оно - наше». Цибизов снова взял надо мной шефство, повел в автобазовскую столовую, эту песню из бетона, стекла и алюминия, построенную, как и все остальные объекты «социалки», на субботах-воскресеньях, по проекту, лично составленному Добротворским, в коем уживались таланты архитектора, строителя, инженера и даже... дизайнера. За сто-

лом, покрытым не клеенкой - скатертью, за обедом из куриного бульона с домашней лапшой, котлет по-киевски с салатом из свежих помидоров и огурцов, присыпанных ароматной зеленью, плюс стакан компота на десерт, - мне было сказано, что помидоры и огурцы выращены в теплице, где урожаи зреют круглый год, так же, как гвоздики и каллы - «чтоб наших женщин радовать 8 марта или если у кого свадьба, день рождения...»

- Сколько с нас за обед? - спросил я Цибизова. И не очень удивился ответу:

- По полтинничку. - Он добавил, как бы извиняясь. - Раньше обеды были бесплатные, но с каких-то верхов Добру позвонили, велели прекратить безобразие: мол, до коммунизма еще шагать и шагать, а мы туда лезем поперек батьки. Пойди им докажи, что все продукты выращены на подсобном хозяйстве, там каждый из нас отработал по две недели в году, и Добро с нами вместе строил, копал, сажал. Вот и получается, что платим себе за свой собственный труд. Только один среди нас, который никогда в субботниках не участвует, столовой не пользуется...

ЧУХРАЮ ЧУЖОГО «НЭ ТРЭБА»

С тем, который «один не пользуется», я тоже знаком. Водитель опытный, по земле ступает уверенно, на здоровье - тьфу-тьфу! - не жалуется. Раньше крутил баранку на строительстве Саратовской ГЭС, в Кара-Куль приехал по зову Добротворского, чтобы, как показала жизнь, отойти от него навсегда. Почему не ходит в столовую и не участвует в субботниках? На сей счет у Василия Игнатьевича Чухрая имеются принципиальные соображения. Он, конечно, понимает, что все делается для общей пользы, и Добротворского лично за это уважает, тот всегда, сколько он его знает, заботился о подчиненных: «Він голодний буде, остатній шматок хліба чоловіку віддасть, а собі не візьме». Но сам Василий Игнатьевич считает, что подсобное хозяйство и субботники - «це не мое діло, якась дитяча забава».

- Я сюди приїхав ГЭС будувати, а не свинарники. Чому в їдальню не ходжу? Навіщо я туди буду ходити? Що я там не бачив? Мені чужого не треба. Це добре для молодьожі, вона ж у нас така непрактична. У неї сьогодні грошей багато, а завтра на склянку компоту копійки немає. А в їдальню вони прийшли, поїли... Там на тисячу чоловік готують, а у мене жінка вдома обід зварить, удвох пообідаємо, нам вистачає. Перебої з продуктами у Кара-Кулі є, але я їх якось не помічаю. Маю все своє: м'ясо, овочі, так що мені байдуже, чи є воно у магазині, чи ні. Навесні сто штук курчат купили, минулої осені завели порося...

А тот, другой, что «голодный буде, остатній шматок хліба чоловіку віддасть, а собі не візьме», ему и пообедать некогда: ревизоры из области приехали, всю отчетность по подсобному хозяйству перетряхнули - что получают, кому и как распределяют, не бывает ли злоупотреблений. Вид на себя напускают строгий, неприступный, но он же видит: им нравится.

- Вы все проверили? Претензии к нам есть? Я так и знал, что не будет. Говорите - вы тоже так и знали? Ну-ну. Приезжайте к нам еще. Юрий Алексеевич, проводите.

Юрию Алексеевичу Мешкову, предместкома профсоюза, вечно доставалась эта миссия - встречать да провожать.

БОЛЕТЬ СТРОГО ВОСПРЕЩАЕТСЯ!

На теплицах и овечьей отаре, на свино- и птицеферме, на общежитии с коврами и цветным «телеком» для Добротворского свет клином не сошелся, ставить точку в своих далеко идущих планах он намерен не был. И однажды, вызвав главного бухгалтера, попросил подготовить данные за последние двенадцать месяцев: сколько рабочих дней да по каким болезням пропустили его подчиненные, и какие суммы были выплачены по больничным листам. Болезни были по большей части профессиональные, «шоферские» - пневмония, радикулит. А еще - гастрит, но он был постепенно изжит, после того как ввели в столовой диетпитание, да и на общее питание жалоб не поступает: круглый год на столах - мясо, свежие овощи, фрукты, молоко, мед. Но восемь часов за рулем самосвала, а летом в жару, а зимой в холод, снег и гололед, почти не покидая кабины!.. Тут не потерянных деньгах - о людях думать нужно.



«Больной человек - это нам невыгодно!..»
Фото: Рашид Акбутин



У тихой заводи...

«Больной человек – это нам невыгодно!» Такой лозунг хоть и не был выписан аршинными буквами на полотне, но витал незримо над участниками субботников по строительству профилактория на семьдесят пять мест. Здание закончили за полгода, столько же времени ушло на то, чтобы оснастить его необходимой медтехникой, стены покрыть деревянными панелями, настелить паркет – без него, похоже, шоферы, вконец разбалованные своим начальником, жизни не мыслили, равно как и без сауны и крытого плавательного бассейна, отделанного голубым кафелем. Которые, опять-таки, пришлось построить, потратив еще полгода.

Кимсана Сарыбалаева, главврача кара-кульской горбольницы, Добротворский при встрече заинтриговал словами:

- Зашли бы нас проведать, Кимсан Сарыбалаевич, да посмотрели, что у нас делается. Может, совет какой дадите.

- Я найду, а вы начнете уговаривать, чтобы остался насовсем. Признайтесь – начнете?

- Не знаю. Там видно будет. Ну, до скорого свидания...

На много лет, до самого отъезда Добротворского в Крым, затянулось их «скорое» свидание. Сарыбалаев, хирург высшей квалификации, не только сам пришел главврачом в шоферский профилакторий, но и увел за собой трех ведущих специалистов: невропатолога, терапевта и ревматолога, в родную больницу наведывался для наиболее ответственных операций. Ему, как он мне объяснил свой необычный поступок, импонировала идея Добротворского, по существу не новая, но далеко не всегда внедряемая на практике: легче болезнь предупредить, чем лечить. Негласная статья закона, сформулированная кратко и конкретно: «Болезнь строго воспрещается!» - была понята и принята не сразу и не всеми. Одни вслух ей удивлялись, другие – откровенно противились. Да и как не удивляться, не противиться, если каждого работника АТК обязали, невзирая на хорошее самочувствие, нежелание или неверие в результат, провести двадцать четыре дня в году не дома, а в профилактории. Закончил смену – покажись врачам, прими курс физиопроцедур, поплавай в бассейне, попарься в сауне. После ужина – кино по цветному телевизору или партия на бильярде в холле, украшенном картинами кисти Омельченко (о котором я пока знаю только с чужих слов), затем ночь в двухместном номере с мягкой мебелью. Вдуматься – почти курортный режим...

Уклонение от этих благ (были такие случаи!) строго осуждалось. Рассказали мне случай с бригадиром: отказался ехать по бесплатной пу-

тевке на курорт в Кисловодск, подлечить язву желудка. Врачи на-ябедничали на него Добротворскому, тот вызвал отказника к себе.

- Езжайте, лечитесь. Предприятию невыгодно, когда вы болеете.

- Вы не из своего кармана мне бюллетень оплачиваете. Нечего мной командовать. Вот возьму и уволюсь...

- Несите заявление, я подпишу.

До заявления дело не дошло, бригадир выбрал из двух зол меньшее: скрепя сердце поехал на курорт.

Вам еще не одну легенду расскажут о Добротворском люди, его знавшие. Например, про его квартиру. Семья – он, жена и сын – занимала ПДУ, передвижной домик универсальный, проще говоря, вагончик, в каких жили сотни других семей, терпеливо дожидаясь, пока подойдет их очередь на квартиру во вновь построенном доме. Добротворскому не раз предлагали занять отдельный коттедж с удобствами, в каких жили остальные руководители его ранга и уровня, а он отмахивался: «Мне не к спеху, вы сначала моих шоферов да слесарей жильем нормальным обеспечьте». Когда же он уехал в Крым за виноградными саженцами, его жена Зоя Алексеевна пришла в стройком, где ей выдали ключи от коттеджа, шоферы помогли с переездом, их обещали пригласить на новоселье, когда «сам» вернется. А «сам», вернувшись, заявил, что ноги его в коттедже не будет. Поселился в гостинице. Неделю там живет, другую. В парткоме Управления НарынГЭС решили было «вынести вопрос» на бюро, и вынесли бы, не вмешайся Серый:

- В чем вы намерены его обвинить?

- Как в чем? Аморальное поведение в быту, развал семьи. Шутка ли – коммунист, один из руководителей стройки, позволяет себе подобное. За такие штуки партбилета лишиться можно.

- Оставьте его в покое! Не хочет человек жить в персональном коттедже – его личное дело. За это у нас пока не судят.

Но сам вызвал к себе «возмутителя», чтобы спросить:

- Объясните толком, почему отказываетесь от благоустроенного жилья?

- Рабочие ко мне приходят, жалуются на тесноту, на неудобства разные – вагончик есть вагончик, – так я хочу их слышать и понимать. Если буду жить в коттедже, я их нужд не пойму. Поэтому не пристало мне жить лучше, чем они.

- Семье вашей тоже не пристало?

- Да, тоже, поскольку это моя семья. Когда мне выделяют квартиру не как начальнику, а в порядке общей очереди, как члену коллектива, я ее приму.

Клятву свою о том, что «ноги в коттедже не будет» Добротворский все

же нарушил, когда перевозил жену и сына вместе с домашним скарбом в их старый вагончик.

Отношение этого человека к делам семейным удивляло меня не только в случае с коттеджем. Однажды я у него спросил, где трудится его сын Олег, и услышал:

- Он трудится, как все, - слесарем. К машине ему еще рано, не дорос. Это было сказано про единственного сына, который еще школьником на экзамене по автоделу привел в изумление комиссию областного ГАИ блестящими знаниями теории, безукоризненным почерком вождения; про сына, отслужившего в армии, где он с правами шофера-профессионала возил в служебной машине командира полка. А вот – не дорос. Алик Тоголоков – тот почему-то дорос. Поработал год слесарем, получил в свое распоряжение новый МАЗ, ходит, высоко подняв голову, но когда встречается в ремонтном цехе с Олегом Добротворским, он голову опускает.

- Почему, Алик?

- Ну, почему... Мы с Олегом одногодки, в одном классе учились, он прирожденный водитель, машину со школьных лет как свои пять пальцев знает, а получилось – я шоферу, он слесарит. С отцом ему не повезло. Отец, видать, боится разговоров: ага, сын начальника, так ему сразу машину. Вот и держит его в черном теле. Пока не изучишь, говорит, автомобиль до последней гаечки, за руль не пушу.

- Считаете, это справедливо?

- Меня не надо спрашивать. Олега спросите. Олег говорит: да, справедливо. Копия отец. Тот даже служебную «Волгу» сам водит, хотя ему по должности положен персональный водитель...

Мне про это чудачество Добротворского известно с его же собственных слов, простых и доходчивых:

- Мужчина я взрослый, здоровый, сам способен себя отвезти куда требуется. Почему водитель должен сидеть и ждать, пока я выйду с какого-нибудь совещания? Оно ведь может тянуться и два часа, и три, а то и полдня...

С моей стороны возражать ему не имело смысла.

ОМЕЛЬЧЕНКО СЕРДИТСЯ

- Он меня терроризировал, этот ваш Добротворский! – то были первые слова, которые я услышал от Петра Омельченко, придя к нему в художественную мастерскую при стройком НарынГЭС. – Хотите, расскажу, что это за невозможный человек?

Очень хочу. Тем более что и сам считаю его невозможным, особенно в сравнении с другими, возможными. Но сначала про вас, Петр Григорьевич. Они с Добротворским как-то разговорились по душам – поразительно схожими оказались их судьбы: возраст, фронт Великой Отечественной... А люди разные. Один сдержанный, семь раз отмерит, прежде чем отрезать, второй... одержимый, право слово. И никому при нем спокойной жизни нет. Взять, к примеру, как он с Омельченко обошелся, когда узнал, что тот рисовать умеет.

- Трудовая книжка подвела. Раньше я на Челябинском тракторном работал, пока друг не сманил меня в Кара-Куль, расписал, как тут здорово. И я поехал. Поступил в автохозяйство вулканизаторщиком. Работаю. Добротворскому кто-то из кадровиков сказал, что у меня в трудовой книжке записано «Художник-оформитель», - и он как на меня накинется: «Почему молчал?!» Будто я какой-то позорный факт скрыл из биографии. Успокоился и говорит: «Так и быть, прощаю тебя, Петр Григорьевич. Бросай, говорит, свою вулканизацию, дам я тебе настоящее дело: машины будешь красить, а в свободное время рисовать». Не уточнил: в с ё

с в о б о д н о е в р е м я . Хотя имел в виду именно в с ё . До того дошло - жена уйти пригрозила: я тебе не проклятая одной дома торчать, пока ты свои картинки малюешь... Прямо беда!

Беды к Петру Омельченко приходили то в виде шоферского кафе «Эдельвейс», которое ему пришлось вначале вычертить в эскизе, затем самому же и строить; то в виде стенной росписи в «красном уголке»; новая беда предстала в проекте не к добру помянутого профилактория, потом – в серии картин для этого профилактория, где ему нередко и заночевать приходилось. Какое тут нужно терпение? Железное!

- Когда он своими машинами командовал – ума не приложу. Торчал возле меня часами, все ему казалось, что я не то делаю. Сам никогда кисть в руках не держал, а мне постоянно под руку лез: вот тут подправь, вот это переделай. Отдаю должное: интуиция у него верная,

вкус к живописи есть. Но он меня задавил своим всезнанием! Заставлял считаться с собой, переделывать эскиз, иногда готовую картину переписывать. Зла не хватало, честное слово.

Штатный маляр Петр Омельченко занимал целый ряд должностей нештатных и, само собой, неоплачиваемых. Талантливый художник-самоучка, он превращался, когда это было нужно Добротворскому, в прораба и отделочника. Но и этого оказалось недостаточно: пришлось освоить смежную профессию архитектора. Выполнил в сотне чертежей, с выкладками по смете, проект новой, задуманной Добротворским столовой, старая устраивать перестала: тесно и никакой эстетики. Настал, наконец, день, когда Добротворский в последний раз перевернул все чертежи – к чему бы еще придраться – и, словно делая великое одолжение, признал: «Ладно, пойдет. Начинай теперь строить». В новой череде субботников Петру Омельченко снова досталась роль прораба. Приходил на объект к семи утра, домой возвращался полночь. И во второй раз пригрозила ему жена: уйду.

- Мог ли я бросить столовую на полпути? – задал он мне вопрос, наперед зная, что я отвечу. – Она мне по ночам снилась – как с чертежей переходит в стекло и бетон, как у меня на глазах превращается в легкое, воздушное здание, будто стройный корабль по волнам несется! Да что я вам расписываю, вы сами там были, видели. Бросить ее после столько трудов – все равно что друга предать. И я решил: дострою и – баста! Хватит с меня волнений, ночей бессонных, жениных обид. Да и отдых мне требовался от этого человека, что только с собой заставляет считаться. Он семижильный, а меня пускай оставит в покое, мне еще спокойно пожить охота. Пришел в постройком, получил место художника-оформителя, как в молодые годы.

- Не жалеете, что ушли от Добротворского?

Эх, напрасно я об этом. Омельченко разволновался, руками бесцельно стал передвигать по столу нарезанные листы ватмана, баночки с гуашью, заговорил сердито и сбивчиво:

- Зачем вы мне душу бередите? Нет, нисколечко не жалею, так и знайте! Не расстанься я с ним, он по сей день продолжал бы меня мытарить, это совершенно невыносимый человек, у него два миллиона идей, над ними целый институт трудиться должен, а не кустарь-одиночка вроде меня, тут разве одному справиться?..

Мне возразить было нечего, да я и не пытался, и он, видя это, заговорил спокойнее.

- Работать с ним было непросто. Ругались мы с ним, это правда, и пришлось нам расстаться. А людей таких – на любую бы стройку или на

завод, да побольше, они не дадут задремать...

...В одна тысяча девятьсот семьдесят девятом году Вячеслав Прокопьевич Добротворский уехал на строительство Крымской АЭС – налаживать работу тамошнего автохозяйства. Как и следовало ожидать, за ним подались десятка два шоферов и автослесарей с семьями. Пристал к этой компании и доморощенный художник, также получивший приглашение от «совершенно невыносимого человека»...



ЧТОБЫ КРУТИЛИСЬ КОЛЕСА...



Перед рейсом

Невыносимость его не знала пределов и часто вторгалась в сферы, ему неподвластные. Так было в случае с гравийно-сортировочным заводом, на тот период – крупнейшим в стране предприятием производительностью миллион кубометров инертных материалов в год. Этих объемов шоферам АТПО возить бы – не перевозить, а возить порой было нечего: завод часто бывал в простое – а значит, простаивала целая колонна большегрузных машин, предприятие теряло прибыль.

На планерке, во время которой Серый в очередной раз задал главному инженеру гравийно-сортировочного завода вопрос: «Когда наладите линию?», чтобы услышать в ответ: «Уже скоро. Вы же знаете, мы горим на работе», – Добротворский встал, сказал, что на работе надо «не гореть, а работать», и попросил передать гравзавод на баланс АТПО: «Мои механики пустят завод».

Случай беспрецедентный: приказом по Управлению строительства НарынГЭС гравийно-сортировочный завод временно переходил на баланс автотранспортного предприятия. Под громкие разговоры о «вмешательстве во внутренние дела смежников» Добротворский доказал, что плохо работающие смежники – это и его внутреннее дело. Полгода спустя завод заработал в ритме, какого требовала стройка. На реплики типа «как же вы, транспортник, осмелились, ведь это не автобаза, а завод, своя специфика», он лишь пожимал плечами:

– Да какая там специфика! Транспортеры, дробилки. Обыкновенная механика. Мои ребята оттуда сутками не вылезали, пустили все пять технологических потоков, подключили дополнительные линии. Мы закончили, передали завод прежнему руководству, оно сейчас им занимается.

«Каждый должен заниматься своим делом!» – вот девиз человека, сплошь и рядом этот девиз нарушавшего из-за врожденной привычки влезать в чужие дела. «Долой универсалов!» – заявлял он на всякого рода совещаниях и семинарах, а у самого глаза загорались при виде нового, не освоенного им дела. Но продолжал гнуть свою линию:

– Только узкая специализация решает – быть производству эффективным или не быть. Если ты автослесарь, то обязан знать ограниченное число операций, но знать отлично. Уметь, положим, собрать задние и передние ступицы. Или вскрыть колесный диск, отвернуть полтора десятка болтов, определить их дефектовку, снова завернуть. Универсал не

может работать производительно. Иной умелец способен с закрытыми глазами разобрать двигатель, собрать – а нам этого не надо. Если ты и за инженера, и за слесаря, и за регулировщика, то ты, по сути, никто... Эти крамольные речи заставляли окружающих недоумевать: в таком случае отчего бы и ему не остаться узким специалистом? Ну да, останься он таковым – что делала бы «Токтогулка» начиная с 1968 года, когда пошел «большой бетон» на возведение высотной плотины? Автор метода послойной укладки бетона, кандидат технических наук Леонид Азарьевич Толкачев, в те годы бывший главным инженером Управления НарынГЭС, одну главу своей диссертации посвятил «Нарыну». Не реке, на которой сооружалась ГЭС, – машине, сконструированной Добротворским, собранной руками его «узких специалистов». Автор «послойки» предложил укладывать бетон без помощи крана, перевалочным способом: через приемный бункер – прямо в тело плотины, предварительно разбитой на блоки. (Этот революционный метод себя оправдал и даже прославил: выработка на процессе укладки в два с половиной раза перекрыла общесоюзные нормы.) Но что значит – без помощи крана? Куда свалить пять кубов бетонной массы, которую доставил КрАЗ? Пробовали переваливать эту массу в другой КрАЗ, стоящий под бункером, но такое годилось лишь на первых порах, пока блоки просторные. Плотина набирала высоту, монтировались сложные технологические конструкции, они мешали передвижению громоздкого самосвала с бетоном. Нужна была машина, совмещавшая в себе два необходимых качества: высокую грузоподъемность и не менее высокую маневренность.

Создать такую взялись два проектных института: ленинградский «Гидропроект» и московский «Оргэнергострой». Они предложили «Токтогулке» совместно разработанную модель, которая, мягко говоря, проявила себя недостаточно хорошо. И хотя по стройке гуляли слухи, что Добротворский намерен перещеголять оба института, придумывая какую-то свою модель, но, положив руку на сердце, мало кто верил в удачу: слишком неравны были силы.

В день, когда на створе появилась эта «не машина, а черт-те что», по выражению моего бригадира Сеяра Феттаева, впоследствии строившего со своей бригадой плотину до самого гребня, – в тот день веселились многие. Десятки людей, побросав работу, сбежались поглядеть на «гадкого утенка» – без привычной кабины, только сиденье для водителя прилажено, и движется – со смеху помрешь! – кузовом вперед. Но кузов – да-а, кузов тонн на двенадцать, а вся машина и семи тонн не весит.

Не таким уж гадким оказался «утенок». Чуть ли не на месте разворачивался, а уж для проезда ему требовалось всего ничего, и скорость развивал – для плотины в самый раз. От водителя узнали, что собран «утенок» из списанных узлов и агрегатов, его основные узлы – от старого МАЗ-200, подъемник – с КрАЗа, есть специальный привод к опрокидывающему механизму. Кузов с самозакрывающимся бортом, на нем перед выпуском в первый рейс кто-то вывел белой краской: «НАРЫН».

- Это название у него такое?

- Название.

С помощью шести «Нарынов», собранных там же, в хозяйстве Добротворского, подняли раньше намеченного срока всю плотину от основания до верха. Ни разу не пожалели о появлении «гадких утят», оказавшихся незаменимыми помощниками строителям.

Вы скажете: ах, какое беспокойное сердце, какие руки золотые у этого человека, да как болеет он за результаты общего труда! Говорите что хотите, но с правдой это имеет мало общего. Что касается рук, они у него и вправду были золотые. А сердце... Сердце – спокойное, как метроном, ум – расчетливый. Результаты общего труда волновали его прежде всего в той мере, в какой они влияли на конечную прибыль руководимого им предприятия.

Как и в истории с гравийным заводом, «Нарын» был детищем закоренелого прагматика, рассуждавшего примерно так: «Деньги нам нужны? Очень. Значит, надо увеличить число рейсов на плотину, возить бетон круглосуточно. Чтобы там успевали его принимать и прорабатывать, необходим механизм, способный развозить бетон быстро и равномерно по всем блокам. Нет такого механизма? Будем придумывать, иначе денег нам не видать».

Начало очередной легенде положила телеграмма из белорусского города Жодино. Завод, выпускавший знаменитые БелАЗы, приглашал члена Государственной комиссии по испытанию большегрузных автомобилей В.П.Добротворского на приемку новой модели БелАЗ-524 на электрической трансмиссии. Он вылетел в Жодино.

Увидел там превосходную машину грузоподъемностью 65 тонн, решил про себя: вот будущее строек, рассчитанных на 10-15 лет. А почему не настоящее? Мысленно прикинул экономию от использования этого гиганта. Стоимость одного тонно-километра на трех-пятитонном самосвале доходит до семи копеек, а здесь получается копейка с небольшим. Людей для обслуживания требуется в несколько раз меньше нынешнего. А какой прогресс в автомобилестроении! Трансмиссии на механике и гидравлике перестают себя оправдывать, предел

нагрузки у них невысокий, не то что у электрической...

Так он рассуждал, наблюдая за ходом испытаний новой модели. Был расстроен мнением большинства членов комиссии: «Долго не протянет. Серийное производство начинать рано». Используя немалый свой авторитет и влияние, добился, чтобы оба экземпляра модели, столь незаслуженно, в чем он был уверен, отлученной от дела, передали в Кара-Куль. Почти месяц их туда гнали своим ходом на новые испытания, теперь уже под настоящей нагрузкой. Много раз собирался консилиум его «узких специалистов», они прощупали каждый узел, каждую детальку незнакомой, но от этого еще более привораживающей машины. Продумали схему параллельного включения двигателей, форсирования генераторов, предложили конструктивные изменения для карданного вала. Описание процесса доводки заняло у меня несколько строк – но минуло почти два года, прежде чем оба гиганта вышли на большую дорогу от гравийно-сортировочного завода до большого бетонного, неся в чудовищного размера кузовах высоченные горы гравия. И трудились полтора десятка лет. Уверенно и прибыльно. Добротворскому то и дело выпадал случай наглядно доказать, как важно, чтобы все, кому положено, занимались тем, что положено. Вот один из таких случаев.



Саша и Марина в гостях у папы на фоне 65-тонного БелАЗа.
Кара-Куль, 1971 год

На соседней стройке, Нурекской ГЭС, что в Таджикистане, «вдруг» вышел из-под контроля транспортный конвейер. Один за другим списывались самосвалы, пополняя собой печально известный каждому шоферу «железный ряд», куда ставят машины, перед тем как отправить в металллом. И тогда из Москвы, из управления «Главвосток-гидроэнергострой» пришел в Кара-Куль приказ, подобный которому встретишь не часто. Приказ предписывал «...тов. Добротворскому В.П. временно, в связи с возникшей производственной необходимостью» принять руководство автопредприятием в Нуреке. С сохранением номинально в прежней должности.

Он начал в Нуреке с прогулки в «железный ряд». Обнаружил там десятка два исправных самосвалов – хоть сейчас садись и поезжай. Поговорил с шоферами, задал главные вопросы, получил важные для себя ответы. Например, такой: если шоферу не хотелось заниматься ремонтом своей старой машины, он заявлял механику, что у него на чисто вышел из строя двигатель, «полетел» карданный вал, - и этого бывало достаточно, чтобы на него оформили новую машину, не вдаваясь в расспросы, не устраивая проверок. Добротворский собственноручно вывел из «железного ряда» вон брошенные самосвалы и велел отогнать их на главную стоянку. Утром выехал на трассу от плотины к вскрышному карьеру, откуда вывозились грунты (плотину в Нуреке строили насыпную, в отличие от Токтогульской, бетонной), и отметил, что самосвалы идут со скоростью, в этих условиях недопустимой: под гору 80 километров! На пути в ремонтный цех он знал наперед основные места поломок: карданный вал и передняя ступица, где очень нежный подшипник. Немудрено, при такой-то скорости...

Около семидесяти БелАЗов находились в ремонте с диагнозом, который он поставил заочно!

Тогда-то и произошла нашумевшая акция с ключами. Все – от начальников колонн до главного механика – имели персональные кабинеты, откуда в основном и руководили своими участками – по телефону и по вызовам. Однажды утром, еще до начала рабочего дня, он снял с доски ключи от кабинетов, а когда их хозяева затоптались у запертых дверей, вышел к ним и показал на свой оттопыренный карман:

- Вот тут они, ваши ключи. Пусть пока побудут у меня.

Собрал начальников колонн в ремонтных мастерских, всем раздал инструменты:

- Буду вас учить регулировке ступиц.

- Мы вам не слесаря! – возмутились начальники.

- Это мне известно, - парировал он. – Так научите слесарей. Ах, не

умеете? Тогда смотрите, как это делается.

Опуская скучные подробности: автохозяйство Нурекской ГЭС начало вывозить на плотину до миллиона кубометров грунта в месяц. Убедившись, что задача выполнена, Добротворский распрощался с временной должностью и отбыл на Нарын, где его ждала постоянная работа.

«ОДНОГО НА ПЯТЕРЫХ НЕ МЕНЯЮ...»

Я спросил начальника Управления строительства «НарынГЭС» Зосиму Львовича Серого:

- Много хлопот вам доставляет Добротворский?

Вечер венчал напряженный рабочий день. Хозяин кабинета меньше всего походил на командира огромной стройки, облеченного колоссальной ответственностью за судьбу уникального гидротехнического сооружения и многотысячного коллектива строителей. Передо мной сидел усталый, хотя и вовсе не старый еще человек, глаза его светились мудростью раннего опыта и знаний пополам с семитской печалью



Начальник Управления строительства НарынГЭС Зосима Львович Серый.
Кара-Куль, 1972 г.

урожденного одессита. Он и ответил, как подобает одесситу:

- А вы хотели бы со мной эти хлопоты разделить? Так я вам отдам лучшую половину.

Затем, помолчав, серьезно:

- Его бог – экономика, он мыслит рационально даже в мелочах. Ему говорят в УОСе: что ты нам выставил восемь КрАЗов, давай больше, пускай стоят в очереди за бетоном, мы все оплатим. Он отвечает: мне ваших подачек не надо, лишних машин не дам, назовите объемы грузов и сроки вывозки, остальное моя забота, составлю расчет производительности труда и получу только то, что заработал. Был случай. Требовалось срочно отсыпать десять тысяч кубов скального грунта в перемычку за плотиной станции. Идет планерка, я поручаю Добротворскому выделить пять 27-тонных БелАЗов, они бы управились суток за трое. Он встал и говорит: «Не дам ни одного. После трех дней такой работы они встанут на три недели в ремонт». Оказалось, что у дорожников вышел из строя грейдер, они не успели подготовить 500-метровый участок от бетонного шоссе к берегу Нарына. Но перемычку-то отсыпать надо, иначе сорвется график работ! Добротворский гнет свое: «Не позволю гробить машины. Вот сделают дорогу, тогда поговорим». И ведь был прав! Пришлось поступиться графиком, пока дорожники доводили до ума этот несчастный участок. Перемычку начали отсыпать двумя днями позже. Вы знаете, бывали минуты, когда мне хотелось на него наорать, прогнать за дерзость, за манеру оспаривать мои распоряжения, а то и вовсе их не выполнять. Но если я ни разу этого не сделал, то лишь потому, что правда всегда оказывалась на его стороне. И тому, кто вместо одного Добротворского предложит мне пятерых покладистых подчиненных, я рассмеюсь в лицо и скажу: возьмите их себе...

САША ПАНЬКОВ И ЕГО «СБЫЧА МЕЧТ»

Еще один повод оглянуться назад, вспомнить старое. Году, наверное, в 1969-м сижу неделю в Кара-Куле, готовлю по заданию молодежной редакции Киргизского радио репортаж о молодых специалистах, прибывших с разных концов страны строить флагман киргизской энергетики – Токтогульскую ГЭС. В номер гостиницы, где я остановился, постучали. Вошел юноша с открытым, улыбочивым лицом, назвался: «Александр Паньков. Можно просто Саша».

- Мне ребята сказали, что вы собираете материал о молодых гидростроителях. Так я один из них. Можем поговорить.

Мы поговорили. Саша окончил политехнический институт, мечтал попасть на стройку, чтоб потруднее, где можно с максимальной пользой применить полученные знания, и вот – попал. Нашел здесь цель и смысл своей будущей работы и, пожалуй, всей жизни.

- Самая большая моя мечта, - говорил он мне в микрофон «Репортера», - увидеть, как зажжется лампочка от станции, построенной моими руками. И дальше, пока хватит сил, строить каскад ГЭС на Нарыне...

Звонкие, решительные нотки в голосе. Высокая устремленность, присущая молодости. Задор юноши «обдумывающего житьё». Мой репортаж прошел на ура в республиканском эфире, прозвучал в передаче радиостанции «Юность»...

Вскоре я узнал, что решительности и задора моему герою хватило ненадолго. Со створа плотины ГЭС, где Саша Паньков работал мастером участка, он через несколько лет перешел в техотдел Управления НарынГЭС, оттуда – на профсоюзную работу, когда же Кара-Куль из поселка стал городом областного подчинения, бывший «просто Саша», теперь же - Александр Иванович Паньков был избран председателем горисполкома. Захожу к нему в кабинет. Сидим, беседуем. Зная про мое отношение к Добротворскому, он дал понять, что это «увлечение» не разделяет:

- Вот как хочешь, а я не пойму, что ты в нем нашел. Он к своей шоферне подмазывается, заигрывает, заботливым себя выставляет, на публику работает. Это же артист!

Слово «артист» звучало бранью в устах человека, не принесшего ощутимой пользы ни стройке, ни городу, в нем слышалось чуть ли не пре-

зрение к личности, столь низко павшей в его глазах ответработника городского масштаба. И я сказал, отлично сознавая, что это последний наш разговор:

- Догадываюсь, Саша, за что ты его терпеть не можешь. Ты у нас человек слова...

- Это точно, - подхватил Александр Иванович, - мое слово – закон!

- Ну, а Добротворский – человек дела. И этим вы в корне отличаетесь друг от друга. А что касается артиста... Да, он артист, я согласен. Да, работает на публику. Но – народный артист. И публика, на которую он работает, - уважаемая, постараться для нее – большая честь. Ты, конечно, так не считаешь, и в этом твоя беда. Ладно, прощай, Александр Иванович, мне к артисту пора.

Больше мы не виделись. Без обоюдных сожалений по этому поводу.

БРАК ПО СПЕЦЗАКАЗУ

Боюсь увлечься и одну за другой, увязнув в деталях, пересказать все кара-кульские легенды о Добротворском (в которых, напомним, каждое слово - правда). Сдержусь и, перейдя на стиль, кем-то удачно названный телеграфным, припомню историю появления теплицы, снабжавшей шоферскую столовую свежими овощами. В декабре 1966 года Добротворский с Серым были во Фрунзе на республиканском совещании по проблемам гидростроительства. Совещание закончилось, на правительственной даче состоялся неофициальный званый обед, оба были на него приглашены. За столом их приятно поразили салаты из свежих огурцов и помидоров, обильно посыпанные петрушкой и укропом. Добротворский, когда услышал, что все овощи выращены в собственной теплице, признался, что намерен через пару-тройку лет завести подобную у себя в автохозяйстве. Попросил, пока суд да дело, показать здешнюю теплицу. Его туда проводили, сделав невольным свидетелем сцены, которая заставила его пересмотреть далеко идущие планы. К заведующему теплицей обратилась скромно одетая женщина, уборщица на даче, попросила продать ей «полкило



«Специально для нас выткали 150 метров брака...»

огурчиков, внучка моя болеет, не ест ничего, врач советует каких-нибудь витаминов для аппетита...» Надо ли говорить, что в этой малости ей было отказано...

Возвращаясь в Кара-Куль, почти всю дорогу молчавший Добротворский вдруг заявил Серому: «Жив не буду, а теплицу для моих мужиков поставлю не позднее лета». И точно: к следующему Новому году шоферская теплица дала первый урожай, вполне достаточный, чтобы потчевать салатом из свежих овощей несколько сотен проголодавшихся мужчин. Нашлось в ней место и для контейнеров, в которых высаживались цветы, что дарят женщинам их мужчины в праздник: тюльпаны, каллы, гвоздики...

Пришла пора раскрыть большой секрет появления ковровой дорожки в шоферском общежитии и профилактории. То был, говоря словами обвинительного заключения, результат преступного сговора двух руководителей. Один из них, а именно - Добротворский В.П., увидел во Фрунзе, в Доме правительства, это красное ковровое чудо, устилавшее мраморные лестницы между этажами, и подумал: а шоферам такое иметь слабо? Второй, назовем его Х., - директор коврового комбината в одной из среднеазиатских республик. Продукция комбината напрямую попадала к потребителям, чей социальный уровень был далек от автобазовского, как небо от земли. Считаться с такими тонкостями Добро не привык, он ставил превыше всего благополучие подчиненного ему народа, потому и сделал то, что сделал: на пару с директором комбината провернул хитрую комбинацию. Мастеру ткацкого агрегата, на котором выпускают дорожку, директор позволил (!) выткать 150 метров брака: краситель применить пониже качеством, зеленую окантовку чуть-чуть в сторону отклонить... Брак разрешено пустить в свободную продажу, а покупатель - вот он, сам пришел. За выпуск брака мастер лишился премии и прогрессивки - этот материальный урон ему возместил наличными человек из Кара-Куля...

Не забыть бы мне про нашу мемуарную историю с орденом. Она достойна быть услышанной.

По итогам 9-ой пятилетки «развития народного хозяйства СССР на 1971 - 1975 гг.» коллективу строителей Нарынского энергокаскада была спущена из Москвы разрядка на энное число правительственных наград. Число поделили на все подразделения стройки, там составили списки достойных, послали на утверждение в Ошский обком партии, секретарю по пропаганде. Он обратил внимание, что в списке, поданном от автотранспортного предприятия, нет фамилии Добро-

творского, под чьим руководством хозяйство добилось успехов, прежде невиданных. Секретарь вычеркнул из списка представленных к ордену «Знак Почета» фамилию водителя Н. и на ее место вписал ФИО начальника. Начальник, про это прознав, сел за руль служебной «Волги», на предельной скорости погнал ее в Ош, вошел в кабинет к секретарю и сказал:

- Если не вернете фамилию водителя в список, я при всем честном народе откажусь от награды, которая мне не принадлежит. Ордена и медали я получил как участник войны, а сейчас просто выполняю свой долг.

Он ушел, а хозяин кабинета, оскорбленный в лучших чувствах, позвонил в Кара-Куль, Серому, потребовал принять меры к бунтовщику. Серый ответил:

- Возможно, другой на его месте благодарил бы вас, а Добротворский поступил, как ему подсказала совесть. Никаких мер к нему я принимать не собираюсь.

Водитель, получая орден, знать не знал, какие страсти кипели вокруг заслуженной им награды...

P.s. Иные из моих коллег, в разное время писавшие о Добротворском, не избежали соблазна дать своим заметкам заголовки типа «Добро творящий», «Человек, оправдавший свою фамилию». Впредь авторам этих заметок лучше было не попадаться ему на глаза...

P.r.s. Возможно, кому-то из читающих любопытно узнать, как складывалась личная жизнь моего героя. В двух словах: почти никак. Жена не пожелала мириться с положением соломенной вдовы, в котором пребывала годами, и супруги полюбовно разошлись. Уйдя из семьи, Вячеслав Прокопьевич продолжал отдавать Зое Алексеевне часть зарплаты, а когда она заболела и ее увезли во Фрунзе, в онкоинститут, он оставил дела в Кара-Куле, поехал следом за ней и все время, пока она обследовалась и принимала процедуры, находился рядом. Мужчиной он был видным, из тех, кого женщины своим вниманием не обходят, но протоптать тропинку к его сердцу ни одной из них не удалось. О таких, как Добротворский, принято говорить: «Женат на своей работе».

ПРОРОКОВ НЕТ В ОТЕЧЕСТВЕ МОЁМ



Ветераны труда в очереди за бесплатным супом

Не знаю в деталях о судьбе «хозяйства Добротворского», после того как сам он к началу 1980-х покинул Кара-Куль, сменив Киргизию на Крым, где много лет работал и где скончался уже пенсионером. Известно мне, что и на строительстве Крымской АЭС успел он немало «натворить» в свойственной ему, но непривычной для других манере. Из переписки старых кара-кульцев на сайте karakulcu.narod.ru узнаю, что шоферское общежитие и профилакторий с бассейном, а также столовая, теплица и три фермы, лишившись хозяина, пришли в полный упадок, поросли бурьяном, а с ним и быльем. Ни в одном из двух десятков подразделений в структуре Управления НарынГЭС за все годы их пребывания в Кара-Куле не появилось ничего даже отдаленно похожего на шоферский подхоз, не нашлось у них своего Добротворского. Человек подал яркий пример, но никто ему не последовал - чем не ирония судьбы!

Попробуйте «прогуглить» не к ночи будь помянутое имя «Жириновский» - найдете тысячи упоминаний о политическом деятеле, само существование которого в приличном обществе (а в парламенте страны - и того более) считалось бы знаком позора; но спросите Google, что ему известно о Вячеславе Прокопьевиче Добротворском, и этот всезнайка стыдливо выдаст две-три скромные заметки о человеке, заслужившем, чтобы о нем знали миллионы...

P.s. В город Щелкино, где Добротворский до выхода на пенсию руководил крупным автохозяйством на строительстве Крымской АЭС (которую, напомню, бросили, не достроив), звонил обычно я. Один наш разговор, состоявшийся 17 марта 2002 года, в день, когда ему исполнилось 80 лет, сильно меня огорчил.

- С днем рождения, Вячеслав Прокопьевич, с юбилеем вас!
- А-а, спасибо, Валера, что напомнил. Ты знаешь, я про это совсем забыл.
- Да, я знаю, что вы таких дат не помните, потому и звоню.
- Никогда их не отмечал. У нас в семье такого не было в традициях. Жизнь шла кувырком. Когда рос мальчишкой, отца посадили, никто ни про чьи дни рождения не вспоминал. Потом была война. А когда я начал работать, стало не до того.
- Вы и в Кара-Куле предпочитали обходить такие даты молчанием.
- Это правда. Помню, когда хотели 50-летие мое отметить, мы как раз

с Зоей Алексеевной разошлись, а на торжество все могли прийти с женами, так я уехал во Фрунзе и там отсидел.

- Голос у вас такой же, каким я его знаю с первого дня нашего знакомства, если не ошибаюсь, в 1968 году.

- Голос ничего не значит, ни о чем не говорит. Сам я давно уже не тот. Только голос и остался. Но кручусь помаленьку. Благодаря этому и живу. Вот, машину себе ремонтирую...

- Рад это слышать. Только я все же звоню по более важному поводу: поздравить с юбилеем.

- Спасибо. Хотя поздравлять-то, прямо тебе скажу, не с чем. 80 лет - возраст, когда каждый день может стать последним, это естественный процесс, к нему человек должен быть готов с самого рождения.

- Желая, чтобы для вас он наступил как можно позже...

- Ты поверь, я не вижу смысла в такой жизни. Была бы та, прежняя жизнь, я бы в ней нашел себе применение, а к этой - совершенно не приспособлен, для меня в ней нет места, и цели моей тоже нет. Мне тут пенсию положили - стыдно цифру называть. Хотел как-то написать тебе письмо, но подумал: чем же я буду рассчитывать? Газеты восторгаются, что в магазинах сейчас всего полно, - а ведь никто ничего не покупает! Тех, кто может купить, очень немного, а кто не может - их тысячи. Мои бывшие подчиненные, шофера, выйдя на пенсию, в мусорных ящиках роются, выбирают остатки еды, что-то еще. Отличный водитель бутылки собирает на помойке. Заметил, что я вижу, чем он занимается, и заплакал, глядя мне в глаза.

- Ох, как все плохо...

- Плохо, и ты даже не представляешь, как! Мой сосед ездил в Москву, там зарабатывал и кормил семью, а последний раз оттуда вернулся, почти ничего не заработав. Ему нечем было заплатить за электроэнергию, она стала дорогая, и у него в квартире отрезали электричество, семья сидит без света, при керосиновой лампе. Я живу в неотапливаемой всю зиму квартире, частенько без электроэнергии, без телевидения. Раньше о таком никто и подумать не мог. Жили небогато, но так, как сейчас, никогда никто не жил. И я сожалею о системе, которая у нас была, что ее вот так бесцеремонно порушили, хотя надо было только поправить, из нее дураков убрать - и все.

- Вы показали, как можно жить и работать, когда рядом нет дураков. Хозяйство, которое осталось после вас в Кара-Куле, - ваш памятник при жизни. Правда, его уже не существует.

- Да, сейчас все это похерено, растаскано. Последний раз я там был, кажется, в 1991 году. И что увидел? На свиноферме осталось триста

свиной полудохлых, их резать жалко. Куры голые ходили: белковых кормов не получали, зимой начали дохнуть и друг у друга перо выщипывать. Профилакторием пользовался кто угодно, только не рабочие. Спросил: почему так, - говорят: стал непопулярен. Бассейн водой не заполняли несколько лет. Опять: почему? - ответ: не стекает вода. Сауну общего пользования, душ Шарко - разобрали, выкинули. Со стороны бассейна построили кухню, зал для приемов, гардероб, мягкие ковры. Ключ - только у начальника. Доступ - для узкого круга, в который входят друзья, начальство, секретарь райкома, кто-нибудь из руководителей стройки. Короче, все мои усилия прахом пошли.

- Не заставляйте меня думать, будто вы жалеете о сделанном за 14 лет работы в Кара-Куле.

- О том, что сделано, не жалею. Жалею о том, что не успел сделать. Помнишь, я рассказывал, как в конце войны мы вошли в Германию, я увидел, в каких комфортных условиях живут немцы, и поклялся остаток жизни посвятить тому, чтобы людям, которые будут меня окружать, жилось по-человечески. Клятвы я не забыл, старался, как мог, ее исполнять. Может быть, благодаря этому жил. Других идеалов не имел никогда...

...Пока жив, буду хранить две диктофонные кассеты, на которых записан голос человека, подобных которому я не встречал ни до него, ни после. И не встречу никогда.