

## НОСТАЛЬГИЯ ПО ДОБРОТВОРСКОМУ

С душевным волнением приступаю к этим заметкам о человеке, последняя встреча с которым, состоявшаяся больше двадцати лет назад в киргизской столице, тогда еще бывшей Фрунзе, а не Бишкеком, оказалась недолгой и грустной: оба мы знали, что вряд ли еще увидимся. К тому времени я уже подумывал об эмиграции, а мой визави отправлялся на Керченский полуостров, в крымский поселок Щелкино, в окрестностях которого строилась (да так, похоже, и не достроилась) атомная электростанция. Вот почему прощались мы навсегда.

Случайный читатель, дойдя до этих строк, усмехнется скептически: что еще за сантименты, мало ли с кем на нашем веку приходится прощаться, жизнь есть жизнь...

Но я пишу для тех, кто когда-то жил в Кара-Куле, кто лично или косвенно, через родителей, родственников, друзей, был причастен к строительству станций Нарынского каскада, в первую очередь - Токтогульской ГЭС. Вот им, я уверен, если не лично, то хотя бы понаслышке знаком человек, за которым в Кара-Куле ходило прозвище, сполна выражавшее все, что думали о нем люди, его знавшие: Добро. Звучит красиво, а ведь это - всего лишь производное от полного имени: Вячеслав Прокопьевич Добротворский.

Строго говоря, он для них ничего особенного не сделал. Разве что однажды предложил прочесть расхожую, придуманную каким-то хитроумным бюрократом формулу «Чтобы лучше жить нужно лучше работать» в ее, условно говоря, зеркальном отражении. Они прочли, и у них получилось: «Чтобы лучше работать, нужно лучше жить».

В начале 1980 года в издательстве «Кыргызстан» вышла моя книжка о нем – в ту пору начальнике Автотранспортного объединения (бывшей автотранспортной конторы, АТК) в структуре Управления строительства «Нарынгидроэнергострой». Ее появление напоминало тяжелые роды путем кесарева сечения: в одной очень серьезной инстанции, прочитав рукопись, мне заявили, что света ей не видать, потому как выбранный автором герой не вписывается в установленные партией рамки героизма. Сам-то он, конечно, весьма непрост и даже интересен, но уж больно не по чину берет: этакий коммунизм строит в одном отдельно взятом автопредприятии, - а партия своих установок на это пока не давала. Мне, автору, пришлось скрепя сердце пойти на компромисс и ради выхода книжки в свет изъять некоторые главы и эпизоды, вызвавшие особое неприятие. А ровно десять спустя, летом перестроечного 1990-го, те же инстанции сами предложили мне выпустить книжку вторым изданием, включив в нее все ранее изъятые эпизоды из жизни этого возмутителя спокойствия, которое кто-то метко, хоть и с опозданием лет этак в ...дцать назвал застоєм.

Вячеслава Прокопьевича Добротворского спокойствие не устраивало. В отличие от большинства из нас, он не молчал, затаившись до поры до времени, а - протестовал. Громко и активно. Не словом – делом. О том, в чем это конкретно выражалось, я попытался рассказать в своей книжке, которую назвал «Не время ждать отбоя». А теперь перескажу несколько легенд, которыми была окружена его личность и в которых каждое слово было правдой.

Прибыв в декабре 1964 года в Кара-Куль на должность начальника АТК – субподрядной организации, подчиненной УС «Нарынгидроэнергострой», Добротворский принял под свое начало четыре сотни автомобилей, преимущественно большегрузных. Это автохозяйство, находившееся в стадии полуразвала и приносившее 300 000 рублей годового убытка, он за короткий срок сделал его прибыльным, высокорентабельным. Ничего удивительного: он и раньше командовал автохозяйством, на Саратовской ГЭС, откуда прибыл в Киргизию строить новую станцию - Токтогульскую.

Что значил автомобиль для Кара-Куля? Поселок, затерявшийся далеко и высоко в горах, удаленный от железнодорожных магистралей на сотню километров, нуждался в железобетонных конструкциях, в металле и цементе для строящейся ГЭС, в прод- и промтоварах для строителей, в стройматериалах для жилья. Миллионы тонн грузов! Все это следовало доставить сюда в кузовах автомобилей. И если, по выражению шоферов, «слабо крутились колеса», стройка это мгновенно и болезненно ощущала по сбоям в поставках материалов, по заторам на возведении основных сооружений, по сбивчивому ритму двух жизненно важных заводов: гравийно-сортировочного или ББЗ – большого бетонного.

Триста тысяч убытка. Когда горький, но точный этот итог экономисты АТК подвели и представили новому начальнику в бухгалтерских документах, он спросил: что, по их мнению, следует предпринять для изменения ситуации?

- Так сразу не придумаешь, Вячеслав Прокопьевич, - отвечали экономисты. – Машин больше чем достаточно, и заработки приличные, а водители уходят. Неуютно им у нас, вот в чем все дело.

Он и сам вскоре убедился: неуютно водителю в Кара-Куле. При огромных новостроевских нагрузках, часто рискуя жизнью и здоровьем на крутых горных серпантинах, в июльский зной и в декабрьский гололед, водитель редко успевал пообедать, иногда – просто не желал, потому что борщ в общепитовском меню хотелось, даже не замочив в нем ложку, отправить в помойное ведро, а следом за ним и рыбу жареную, и котлету со слипшимися макаронами. По горло сытые неустроенностью быта новоселов, опытные водители, у которых за плечами было по две-три завершенные стройки, один за другим подавали заявления: «Прошу уволить...» Увольнялись и молодые, их не удерживали высокие заработки, не останавливала перспектива переселиться на новую машину...

Требовалось срочно начинать жить по-новому.

- Давайте вместе думать, - обратился Добротворский к общему собранию коллектива АТК, – давайте думать и решать вместе, с чего начнем новую жизнь.

Но до этого он с полгода терпел. Не то слово – терпел, скорее - прикидывал масштабы будущей войны, поняв, что войне – быть. Мирным путем, уговорами не заставишь снабженцев горторга раскочериться, завозить в достатке продовольствие: овощи, мясо, молоко... Они будут бить себя кулаками в грудь, сошлются на вечное безденежье, на весеннее бездорожье, приведут тысячи причин, по которым обеспечить нормальное питание для жителей Кара-Куля – ну никак невозможно! Но ему-то куда деваться от укоризненных взглядов своих мужиков, которые поверили новому начальнику на слово (а он давал слово, что не пройдет и года, как их жизнь наладится по всем статьям) – и остались, не сменили Кара-Куль на что-

нибудь более обустроенное. Да, стройка великая, спору нет, но одним ее величием сыт не будешь, тем более с семьей, где сам-четверт.

Да и сколько можно, черт побери, кивать на трудности, присущие новостройкам? Они присущи, но – лишь на первый порах. Стройке пошел четвертый год, а трудности остались, к ним прибавились новые. Он с этим мириться не намерен. Он должен наладить бесперебойную работу транспорта для перевозки грузов, с него начальник управления Зосим Львович Серый голову снимет, если сорвется доставка материалов для строительства. Автопарк у него в основном из большегрузных дизелей, а вы попробуйте по восемь часов за смену крутить у дизеля баранку! Вам любой скажет, что перед этим надо котелок каши съесть. Но зачем же так примитивно – каши, почему не добрый кусок мяса, не чашку бульона куриного, почему не кружку сладкого компота?

Ему терпеливо, как маленькому, объясняют: нету, не завезли, не предусмотрено, все фонды выбраны...

Пускай знают: его это не касается.

Значит, война?

Война. До победного.

Разговоры пошли по Кара-Кулю: «атэковские» завели у себя поросят. Вот уж поистине – «не было у бабы хлопот...» Говорят, на это их Добротворский подбил. Скинулись по пятерке с брата на первое обзаведение, потому что средств на такие покупки в бюджете предприятия не предусмотрено, да и денег в конторской кассе – ноль с минусом. Насобирали всякого хлама – бракованные панели, доски и кирпичи – и строят из него свинарник. Ну разве не комедия, скажите на милость?! А кто за поросятами ухаживать станет, кто им вовремя корму задаст – уж не сам ли Добротворский? Нет, вы поглядите, он и вправду пропадает там дотемна, видать, на что-то надеется. Смех, да и только!..

Думали - испугается он насмешек со стороны, бросит свою затею...

Чего действительно следовало бояться, так это непонимания со стороны тех, ради кого все затевалось. Но тут вроде все было в норме. Попадались, конечно, и маловеры, и откровенные противники будущего подсобного хозяйства, но была надежда со временем обратить их в сторонников. Основная же масса водителей, ремонтников, механиков и управленцев его задумку поняла и приняла.

Субботники! Слово, которое лишь портило настроение нескольким поколениям советских людей, так и не дождавшихся прихода коммунизма, - стало обиходным в жизни водителей, а также всех остальных работников АТК НарынГЭС.

Мне, пожелавшему понять природу этих преобразований, устроил экскурсию по «автохозяйству Добротворского» водитель БелАЗа Георгий Ульянович Цибизов: ему начальство поручило опекать приезжего журналиста, показывать все, чего журналистская душа пожелает. Первым делом Цибизов привел меня в ремонтный корпус, построенный, по его словам, «исключительно на субботниках, в свободное от работы время». Помню, в руке я держал зажженную сигарету, пепел на ней все нарастал, грозя вот-вот упасть, я искал глазами урну поблизости, не нашел и... подставил под столбик пепла другую, свободную ладонь: стряхнуть его на пол ремонтного корпуса было бы кощунством – такой свежестью и чистотой дышало все вокруг! Цибизов, заметив мою растерянность, решил, что этого мало, и открыл передо мной дверь цеха с табличкой «Ремонт топливной аппаратуры». А в цехе –

полы выстланы метлахской плиткой, стенах убраны в белоснежный кафель, да вдобавок покрыты зелеными зарослями плюща и традесканции! Как гордый вызов всей топливной аппаратуре на свете возвышался в деревянной кадке, установленной посреди цеха, розовый куст с распустившимися поутру бутонами. Он был поставлен здесь не только для красоты, но и для того, чтобы каждому стало ясно: в этом помещении, где налажена вытяжная вентиляция, свободно дышится не только людям, но и цветам.

Перед тем как нам покинуть ремонтный корпус, Цибизов показал мне душевые с зеркалами во всю стену. Дальнейший наш путь лежал к «атэковскому» общежитию. При входе с улицы нам пришлось сменить обувь на домашние тапочки, там их было много, на специальных подставках. Встретил нас член совета общежития, шофер Степан Кулаккли, повел по зданию, полы в котором были выстланы паркетом. «Мы его сами изготовили, в своей мастерской», - сообщил будничным тоном Кулаккли. Во всю длину коридора - ковровая дорожка. В комнатах, где жили по двое, - полированная мебель, на стенах - писанные маслом или акварелью картины («Наш, местный художник рисовал, Омельченко Петр Григорьевич», - отметил Кулаккли), окна прикрыты тюлевыми занавесочками, в вестибюле - мягкие кресла, огромный цветной телевизор, и кругом – цветы... Окончательно сразил меня Кулаккли, заявив, что за комнату в общежитии с ее домашним уютом «мы не платим ни копейки. Ни в чем никогда не нарушать порядок – вот и вся оплата».

Цибизов, посмеиваясь, поглядывая на меня - обескураженного, сбитого с толку великолепием увиденного, - взял курс на «атэковскую» столовую. И там, за столом, покрытым не клеенкой - скатертью, за обедом, в который входили: куриный бульон с домашней лапшой, котлета по-киевски с салатом из свежих помидоров и огурцов, присыпанных ароматной зеленью, и стакан компота, - пояснил, что вся увиденная мною в шоферском общежитии роскошь куплена за денежки, заработанные от продажи излишков мяса со своей свинофермы, кур с птицефермы; а помидорчики-огурчики выращены в своей теплице, где урожаи зреют круглый год, также как гвоздики и каллы – «чтоб было чем наших женщин порадовать на 8 марта, в день свадьбы или рождения».

Не забуду, какое удовольствие было написано у Цибизова на лице, когда на мой вопрос «Сколько мы должны уплатить за обед?» - он ответил: «По полтиннику с носа. Все продукты – с подхоза, на котором мы работаем по десять-двенадцать дней в году. Между прочим, раньше обеды у нас были бесплатные, но кто-то наверху потребовал прекратить это безобразие, поскольку, мол, коммунизм еще не наступил, нечего туда лезть поперек батьки. Вот и платим сами себе за труд...»

Очень скоро АТК завоевала славу «белой вороны» - так разительно отличался быт ее работников от более чем скромных условий, в которых жили остальные строители «Токтогулки». Но на теплицах, свино- и птицеферме, на общежитии с коврами и цветным «телеком» Добротворский точку ставить не собирался – он решил, что шоферам, которые по восемь часов, в холод и снег не покидают кабины самосвала, нужно укреплять здоровье, не дожидаясь, пока дело дойдет до врачей. Вовсе не прекраснотушие двигало им в этом решении, а сухой прагматизм: его предприятию, а значит, и стройке в целом нужны здоровые работники.

«Больной человек – это невыгодно!» Такой лозунг, если и не был выписан аршинными буквами на полотне, то все равно витал незримо над участниками массовых субботников, созданных по случаю новостройки – профилактория на семьдесят пять мест. Здание строили несколько месяцев, еще полгода ушло на то, чтобы оснастить его необходимой медтехникой, покрыть стены деревянными панелями, уложить под ноги паркет (без которого, похоже, «атэковцы» своей жизни уже не мыслили), на строительство и оборудование сауны и крытого, отделанного голубым кафелем, плавательного бассейна – все в одном комплексе.

Главному врачу кара-кульской больницы Добротворский сказал при встрече:

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

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

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

На несколько лет, до самого отъезда Добротворского из Кара-Куля затянулось их «скорое» свидание. Кимсан Сарыбалаев, хирург высшей квалификации, стал главным врачом шоферского профилактория, а в свою родную больницу наведывался лишь для проведения 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: предупреждать болезнь, вместо того чтобы ее лечить. Каждому знакомо понятие «вредное производство» - но ведь и для производства вредно, если его работники то и дело выходят из строя.

Негласная, но твердая статья закона, сформулированная кратко и конкретно: «Болезнь строго воспрещается!», была понята и принята не сразу и далеко не всеми. Одни вслух ей удивлялись, другие - откровенно противились. Сами подумайте: каждый работник АТК обязан был двадцать четыре дня в году, невзирая на хорошее самочувствие, большую занятость, нежелание или неверие в результат провести в профилактории, путевку в который ему бесплатно выделял местком профсоюза. Отработав смену, человек шел вечером в профилакторий, где проходил строгий врачебный осмотр, принимал курс физиопроцедур, посещал бассейн или сауну, ужинал и отправлялся отдыхать по выбору – в роскошный, увешанный картинами холл с цветным телевизором и громадным бильярдным столом или в двухместный номер с мягкой мебелью.

Тем, кто уклонялся от этих благ (а были, были такие!), приходилось непросто. Как в случае с бригадиром, который отказался ехать по бесплатной путевке на курорт в Кисловодск, чтобы подлечить язву желудка. Врачи наябедничали на него Добротворскому, тот вызвал отказника к себе.

- Езжайте, лечитесь. Предприятию невыгодно, когда люди болеют.

- А вы не из своего кармана мне больничный оплачиваете. И вообще, нечего мной распоряжаться, мое здоровье – что хочу, то с ним и делаю. Вот возьму да уволюсь...

- Извольте, я подпишу заявление.

До заявления «по собственному» дело не дошло, бригадир выбрал из двух зол меньшее: курорт.



Очень мне хотелось узнать, что думают и говорят о Добротворском люди, которым вся его жизнь – служебная, личная – была видна, как на ладони. Один из них, шофер БелАЗа Алексей Мирон, знал его еще по Саратовской ГЭС, потому и подался за ним в Кара-Куль.

- Да разве такие начальники бывают?! – взволнованно говорил Мирон. – Если человеку доверили руководить коллективом в тысячу человек, так у него и вид соответствующий должен быть, и персональный водитель. А этот ездит за рулем служебной «Волги», говорит: «Я взрослый человек, сам могу себя обслужить». А вам историю с его квартирой не рассказывали? Ну так слушайте. Они с женой Зоей Алексеевной и сыном Олегом жили в пэдэушке, и когда ему предлагали переселиться в коттедж с удобствами, как и положено руководителю его уровня, он отказывался, говорил: мне не к спеху, вы сначала моих шоферов да слесарей нормальным жильем обеспечьте. Но вот подался он в Крым за виноградными саженцами, мы их потом высадили во-о-он там, на склонах, каждую осень неплохой урожай собираем. И пока Добро был в отъезде, его супруга пришла в постройком и получила ключи от новенького коттеджа. Мы с Жорой Цибизовым и Машей Долгушевой помогали ей с переездом. Шеф вернулся, в коттедж не пошел, сказал: «Ноги моей там не будет!», снял номер в гостинице и там жил. Жена ему разводом пригрозила – бесполезно. Пришлось семье вернуться в пэдэушку. Добро считает, что не пристало ему жить в лучших условиях, чем его подчиненные, он говорит: «Когда мне выделяют квартиру не как руководителю, а в порядке общей очереди - дело другое».

Прошу, пожалуйста, не подумайте с умилением, читая эти заметки: ах какой замечательный человек, как он трогательно заботится о ближних, забыв о себе; вот и фамилия ему досталась соответствующая – Добротворский...

Действительно, иным из моих собратьев по профессии эта фамилия казалась прямо-таки символической, таким знаком судьбы. Они ее варьировали на все лады в заголовках своих корреспонденций: «Добро творящий» и все в таком же духе. После чего двери в кабинет начальника АТК закрывались для них навсегда.

Фамилия как фамилия, не лучше и не хуже других. Красивые сравнения ей ни к чему. Вовсе не из чистого человеколюбия он совершал поступки, о которых с уважением, восхищением и с понятной завистью говорил Кара-Куль. Повторюсь: все, что делал Добротворский, было формой протеста против общественно-экономической системы, при которой полстраны томилось в очереди за куском говядины, за бруском масла. Этот протест выразился в предельно убедительной форме: люди, работавшие под его началом, забыли, что такое пустой семейный холодильник.

Я спросил у начальника Управления «Нарынгидроэнергострой» Зосима Львовича Серого:

- Наверное, много у вас хлопот с таким сотрудником?

Был поздний вечер в конце напряженного рабочего дня. Хозяин кабинета меньше всего походил на командира огромной стройки, облеченного колоссальной ответственностью за судьбу уникального гидротехнического сооружения, за судьбу многотысячного коллектива строителей. Передо мной сидел усталый, немолодой уже человек, глаза его светились мудростью опыта и знаний пополам с семитской печалью бывшего одессита. Он и ответил, как подобает одесситу:

- А вы хотели бы со мной эти хлопоты разделить? Так я вам отдам лучшую половину. – И, помолчав, серьезным тоном: - В иные минуты я был готов наорать на него, выставить вон за дерзость, за манеру критиковать, оспаривать мои распоряжения, а то и вовсе их не выполнять. И если я ни разу этого не сделал, то лишь потому, что он всегда бывал прав. Его бог – экономика, его мышление рационально даже в мелочах. Ему говорят в УОСе: что ты нам выставил восемь КрАЗов, давай побольше, пускай стоят в очереди за бетоном, мы все оплатим. Он отвечает: лишних машин не дам, вы назовите мне объемы грузов и срок вывозки, остальное не ваша забота, я составлю расчет производительности труда и получу то, что заработал, а подачек ваших мне не надо. То есть, заметьте, рассуждает как государственный деятель. И тому, кто вместо одного Добротворского предложит мне пятерых покладистых, архивежливых сотрудников, я рассмеюсь в лицо и скажу: возьмите их себе.

Вот лишь малая часть правдивых легенд, в которых главным действующим лицом был герой моей книжки «Не время ждать отбоя». Пересказ всех этих легенд отнял бы слишком много площади на сайте [karakulcy.ru](http://karakulcy.ru). Разве что скороговоркой, в телеграфном ритме упомяну о том, как Добротворский отказался от ордена, «выделенного» ему по обкомовской разнарядке; как ради того, чтобы в шоферском общежитии и профилактории появились ковровые дорожки, он пошел на мелкое нарушение закона; как приказом Минэнерго был направлен в соседний Таджикистан, где строилась Нурекская ГЭС, с заданием - наладить работу транспорта, выполнив которое, вернулся в свою АТК, даже в его отсутствие работавшую подобно хорошо отлаженным часам; наконец, об обстоятельствах, которые заставили его покинуть Кара-Куль и уехать на строительство Крымской АЭС. Обстоятельства эти просты и сложны одновременно: не сложились у него контакты с преемником Серого, человеком достойнейшим во всех отношениях, однако не сумевшим найти общий язык с моим гермом. Конфликты двух этих людей происходили на сугубо деловой почве, не имели под собой грязи, лишены были

мелочных счетов, больше того – каждый из них был по-своему прав и не прав одновременно, но ни один не желал идти другому на уступки.



Знавшие положение вещей из первых рук пусть дополнят мой рассказ новыми эпизодами и деталями, о которых я знать не мог. Мне же осталось подвести невеселый итог. Судьба двух рукотворных жемчужин – города Кара-Куля и Токтогульской ГЭС – печальна и несправедлива. Люди, созидавшие стройку и лелеявшие свой город, должны чувствовать себя глубоко оскорбленными, наблюдая за тем, как результаты их нелегких трудов порастают бурьяном, покрываются пылью, обращаются в прах. И это, как ни кощунственно прозвучит, было бы еще полбеды. Вторая половина беды в том, что новых Добротворских, Серых, Хуриевых, Шангиных, Бушманов, Шинко и им подобных современная жизнь родить не в состоянии, ибо ей привычны иные ритмы, вызванные хищным веком, в котором человек – не цель, а средство.

Давным-давно в утопических мечтах своих я рисовал этакое учебное заведение, откуда бы выходили с дипломом о высшем образовании молодые, энергичные люди с деловой хваткой, да при этом еще и честные. Даже название этому вузу придумал: институт Добротворских.

Понадобились годы, чтобы я понял: такому институту не бывать, по крайней мере, на веку нынешнего поколения. Не то время, не те люди, не те идеалы и ценности.

Так что ностальгия по Добротворскому – это навечно.

Валерий САНДЛЕР,

журналист, оставивший свое сердце в Кара-Куле.

Novi, USA.