

## На целине по комсомольской путёвке

(навстречу 100-летию ВЛКСМ)

Лето 1957-го года. Мне исполнилось 15 лет, и я уже второй год был комсомольцем, чем бесконечно гордился. Мы жили тогда на Алтае в городе Камень-на-Оби, что расположился в излучине великой сибирской реки между Барнаулом и Новосибирском. Это был скорее не город, а городок. В нём и сегодня чуть более сорока тысяч населения, а тогда оно было и того меньше. Впрочем этот городок имел достаточно продолжительную для Сибири историю. Датой его основания считается 1751 год. Он гораздо старше ныне самого крупного города Сибири – Новосибирска, отсчитывающему своё начало с 1893 года. Но Новосибирску (тогда Новониколаевску) повезло больше: именно через него пролегла строящаяся тогда Транссибирская магистраль, что дало мощнейший толчок развитию его промышленности, торговли, культуры. А село Камень (статус города он приобрёл только в 1915 году), несмотря на наличие значительных ресурсов, без железной дороги оказался, что называется, на отшибе и его развитие замедлилось.

Эта проблема сохранялась и при Советской власти. Нет железной дороги – нет развития, во всяком случае оно сильно затруднено.

Но ситуация вскоре стала стремительно меняться. В 1954 году февральско-мартовский пленум ЦК КПСС принял постановление «О дальнейшем увеличении производства зерна в стране и об освоении целинных и залежных земель». Для его выполнения надо было распахать в Казахстане, Сибири, Поволжье, на Урале свыше 40 миллионов гектаров целинных и залежных земель. Освоение этих земель началось весной 1954 года. Началось оно без всякой предварительной подготовки, при полном отсутствии инфраструктуры — дорог, зернохранилищ, квалифицированных кадров, не говоря уже о жилье для целинников и ремонтной базе для техники.

Это привело к печальным результатам. В 1955 году на Алтае был собран огромный урожай зерна. Но у нас на Руси, как известно, две беды – неурожай и урожай, причём порой непонятно какая беда больше. Я помню как на берегу Оби по неделе, а то и дольше стояли гружёные пшеницей машины, а перевезти их на другой берег можно было только на небольшом пароме, который таскал маломощный катер. Зерно, чаще всего непросушенное, портилось и не годилось для помола. Его в тот год было столько, что за неимением элеватора его вываливали на городском стадионе, в результате чего там выросла настоящая гора. Естественно, всё это зерно зимой 1955-1956 года промёрзло (это же Сибирь!) и погибло. Огромные ресурсы и результаты по-настоящему героического труда были выброшены на свалку... Стадион был рядом с моей школой-семилеткой и мы, дети, часто спрашивали тогда учителей и взрослых, почему бы не раздать хотя бы часть этой пшеницы населению. В городе было много бедных семей, где женщины, потерявшие на фронте мужей, в одиночку тащили груз забот о том, чем и как накормить детей. Но нам, неразумным, строго отвечали тогда: нельзя, это же государственная собственность!

Стало понятно, что и впредь будут гибнуть результаты труда целинников, если не будут построены мощные элеваторы, зерносушилки, не будут проложены дороги, прежде всего железная дорога. В начале лета 1957 года Каменский горком комсомола объявил призыв добровольцев на строительство железной дороги Камень – Карасук (город в Новосибирской области). Мы с моим одноклассником Володей Радченко записались первыми, а всего добровольцев набралось 22 человека. Все мы только что окончили 8 классов и ещё даже не имели паспортов. Собрали нехитрые пожитки, что-то покушать и в путь. На открытых грузовиках, под палящим солнцем, по разбитым грунтовым дорогам мы ехали открывать новую страницу в нашей биографии. Волнение непередаваемое: как же, первое по-настоящему серьёзное дело – мы по комсомольским путёвкам едем покорять целину! Ну, если уж не совсем покорять, то внести свой вклад в её покорение.

Вскоре нас привезли на место, где уже была сооружена железнодорожная насыпь. Это было примерно в тридцати километрах от нашего города. Показали палатки с уже поставленными раскладушками, рассказали о порядке и времени работы. Завтра в 9-00 на работу. Трудовой день – 6 часов. Норма выработки на бригаду из пяти человек – сдать за смену один 25-метровый участок полотна, где после нивелировки грунт надо было либо досыпать, либо срезать и выносить. Рабочие инструменты – кайло, лопата и тачка.

Так получилось, что наша с Володей бригада имела лишь 2 «штыка», при норме 5 «штыков». Нам хотели кого-то добавить, но мы отказались, пообещав, что не уйдём с участка, пока не выполним норму. Два упрямых козлика обещание выполнили. Едва ли не каждый день мы оставались на участке и по завершении рабочего времени, уставали страшно, но, как говорится, взялся за гуж – не говори, что не дюж. Работать было нелегко, лето на Алтае жаркое, поэтому пот с нас лил градом. К концу работы, особенно в первые дни, руки просто отваливались. К сожалению, никаких речек или озёр поблизости не было, поэтому искупаться было негде. Помыться можно было только под умывальником, или, как тогда их называли, рукомойником. Но мы, мальчишки, тогда особо не заморачивались. Мы были выходцами из простых семей, привыкшие к более чем скромному питанию и к физическому труду. Я не помню случая, чтобы кто-то у нас жаловался на трудности или, хуже того, сбежал домой. Несмотря ни на что наш с Володей бригадный «недокомплект» давал ежедневно выработку в 250%, что было действительно здорово.

Вечерами мы запаливали костёр и жарили на нём картошку – «ах, картошка объеденье – денье – денье - денье, низко бьём тебе челом-ломлом...», пели песни, рассказывали разные, порой фантастические, истории, по-дружески подшучивали друг над другом, в основном над теми, кто уже успел «влюбиться» в какую-то девчонку. Никаких серьёзных ссор и конфликтов я не помню, может быть только что-то по мелочам.

Работа на строительстве железной дороги во время летних школьных каникул продолжалась почти полтора месяца. Это был хороший урок трудового воспитания, дружбы и солидарности, приобретения навыков работы в коллективе. Убеждён, всё это каждому из нас пригодилось в

дальнейшей жизни. Мы вернулись домой с гордым осознанием своего участия в большом государственном деле, выполнения поручения комсомола.

В конце октября того же 1957 года на торжественном комсомольском собрании, посвящённом Дню рождения ВЛКСМ, все бойцы отряда добровольцев были награждены Почётными грамотами Каменского горкома комсомола, а четверым, в том числе и автору этих строк, были вручены государственные награды – медали «За освоение целинных земель». Гордости не было предела!

Уже много лет спустя я написал стихотворение, посвящённое моей малой родине – городу Камень-на-Оби. В нём есть такие строки:

На мир смотрели мы наивными глазами  
И трудностей почти не замечали.  
Мы были счастливы с облезлыми носами  
И загорелыми до черноты плечами.

Сегодня, убеждён, наивность эту  
Едва ли стоит ставить нам в вину:  
По комсомольскому призыву жарким летом  
Мы на Алтае поднимали целину.

И следует, наверное признаться,  
А впрочем, никаких секретов нет,  
Что было нам тогда лишь по пятнадцать  
Восторженно-неповторимых лет.

С благодарностью и теплотой вспоминаю то незабываемое лето 1957 года, бойцов нашего школьного отряда. Через три года, когда я уже был студентом радио-физического факультета Томского государственного университета, строительство железной дороги до нашего города было завершено. В 1960 году началось строительство железнодорожного моста через Обь. Ныне действуют уже два моста и составы бегут почти непрерывно. Никаких проблем с доставкой грузов, в том числе и собранного на Алтае хлеба, больше нет. Мне уже не раз приходилось ездить по железной дороге, в строительстве которого есть частичка и моего труда. И каждый раз мои чувства и эмоции были созвучны словам замечательного советского поэта Владимира Маяковского:

Радуюсь я –  
это  
мой труд  
вливается  
в труд  
моей Республики.