

## Мозаика воспоминаний. Часть 4. 1971 год - мой третий сезон.

Последняя третья моя поездка в стройотряд состоялась в 1971 г. в составе отряда «Автоматчик-71», работали в Стрежевом. Конечно, это не «Каникула» и задача перед отрядом была совсем иной - чисто строительная. Так получилось, что мне работать пришлось совсем с другим



коллективом, с ребятами, с которыми я практически ранее не сталкивался, да и после Стрежевого тоже. К тому же, состав бригады во время работы менялся в зависимости от задач и, поэтому, сейчас трудно вспомнить их имена.

Сначала о том, что касается отрядной жизни вне работы. Я помню лишь выборы президента палаточного городка. Представитель каждого отряда попытался донести свою программу с трибуны, но очень быстро все это превратилось в толкотню и кто-то из иногородних отвоевал трибуну. Они и утвердили президента. Больше за все лето ничего из общественной жизни у меня в голове не осталось. Семестр был действительно трудовым и именно об этом можно рассказать.

Отряд в Стрежевой был сформирован достаточно большой и включал в себя как ребят, так и девочек-отделочниц. Заселились в палаточном городке.

Там же жили и ребята из Куйбышева, Орла, Казани.

Началась работа. Уже на следующий день мы пошли разгружать баржу. Основной стройматериал - цемент. С баржи до берега были установлены трапы длиной метров пять. Недлинный путь,



но когда идешь с грузом (мешок цемента) доски под ногами пружинят и норовят сбросить в воду. Трапы были установлены для каждого отряда отдельно - один для груженого и другой для возврата на баржу. Карусель закрутилась. Мешок с цементом на плечо и вперед. Вскоре уже не так легко мешок поднимался на плечо и не столь дружелюбно трап встречал носильщика. Рядом работали ребята из Казани, мы подсмотрели, что они выделили двух человек на то, чтоб аккуратно уложить мешок на спину носильщику, да и носили они скорее не на плече или спине, а на руках упертых в свои бедра и сведенных сзади. Получалась своеобразная полочка. Попробовали так же - действительно легче. Нести-то легче, но мешок становился со временем все тяжелее. Сначала у соседей трап сбросил грузчика с мешком в воду, потом дошла очередь и до наших первокурсников. Двое слетели в воду с мешками цемента. Цемент, наверно, до сих пор укрепляет береговую линию, а ребята быстренько побежали сушиться и отдыхать.

Основная работа в первые дни - заливка фундамента (не зря ведь целый день цемент разгружали). Сначала опалубка. Ребята, уже работавшие на заливке больших объемов цемента, быстренько сколотили короб для замеса, внутри обшили металлом и мы начали мешать бетон и заливать фундамент. В корыте, нижний край которого стоит на опалубке делается замес, потом убирается нижняя стена корыта и бетон сгоняется в опалубку. И так много-много раз.

Конечно, подсчет сколько сегодня до обеда, сколько за день и т.д. Каждый день новый рекорд.

После заливки фундамента мы перешли на строительство бойлерной. По-моему, состав бригады был сформирован заново. Но то, что каменщиков в бригаде не было это точно. Кто-то где-то



чуть-чуть может быть и все.

Бойлерную строили из кирпича. Вот эти кто-то и вели наружные стены. Остальные месили раствор и закладывали внутренние перегородки - короче, подсобные рабочие.

К сожалению, фамилии ребят не помню. Крыша по проекту - плоская, что тоже было в новинку. Краном уложили бетонные плиты, рядом развели костер и разогревали гудрон. Чтобы представить обстановочку вокруг, можно вспомнить фильм «Операция Ы», как там Федя превратился в дикаря. Вот и здесь, кто загорел для того дня еще недостаточно, в тот же день добрал до черноты. Настилали ряд рубероида, заливали кипящим гудроном и так несколько рядов. Кипящий гудрон в ведре и далее его доставка и разлив-занятие веселое.



Но никто не ожегся, только рукавицы перестали сгибаться.

Самое веселое случилось потом. На приеме - дама (член комиссии) говорит: «Что-то не пойму как кладку вели - под расшивку или под штукатурку?» Один говорит: «Под расшивку», а другой - «под штукатурку», тогда как оба, как и я, не имели ни малейшего представления, чем различается кладка, и определить стиль кладки после нашей работы не смог бы никакой профессионал.

Потом, уже в общежитии, узнали, что нашу красивую, новую крышу пришлось разобрать. Оборудование, которое должно было там установлено, в дверной проем не проходило даже в разобранном виде. Ну, как это часто бывает, никто об этом даже не задумывался, но час X настал, и оборудование надо было устанавливать. Впрочем, это уж мелочи, ничего не развалилось, а я с тех пор по мелочам к каменщикам не обращаюсь. И, когда ставил гараж, уже знал, как надо класть кирпичи под расшивку.

Опыт - бесценный.

На этом бетонно-кирпичные работы и закончились. Появилось новое направление - лежневка. Точнее даже не лежневка, а дорога от строящегося большого аэропорта до самого Стрежевого. Для этого надо было пробить просеку для дороги шириной 30 м и уложить лежневку по болоту, которое практически вплотную примыкало к окраине города.

Накануне мы поехали знакомиться с объектом. Кто туда поехал уж не помню, но было нас человека четыре. В гусеничном вездеходе места в кабине были заняты и мы забрались в кузов, в котором лежал свернутый брезент. На предложение водителя натянуть брезент ответили отказом, мол не холодно. Усмехнувшись, водитель сел в кабину и мы тронулись в путь. И вот тут поняли его усмешку. С гусениц вездехода грязь летела в кузов сплошным потоком, мы ели успели спрятать свои головы между колен и прикрыться штормовками. По приезду в аэропорт из кузова вместо нас вывалилось четыре здоровенных куска грязи. По строительной площадке ползали бульдозеры растаскивая песок, который подвозили самосвалы. Работа шла активно, но вот от аэропорта до города - лес и болото. Примерно пополам. Расстояние километра 4-5. Направление посмотрели, объем показался посильным. На следующий день мы уже на нормальном транспорте (а нормальный — это «Урал» с тремя ведущими мостами) вместе с работниками аэропорта с утра отправились с «Дружбами», топорами, запасом бензина для пил на работу. Кстати, «Урал» с тремя ведущими мостами - это в Стрежевом,

городе практически без дорог, в то время был едва ли не единственный транспорт. Скорая помощь - тот же автомобиль с матрасом в кузове и красными крестами на бортах.

Нам выделили трактор-трелевщик и работа закипела. Валить лес до сих пор не



доводилось, работа вроде и не сложная, но имеет свою специфику. В паре со мной работал Володя Поздняков (по-моему правильно). Тракторист на трелевщике подсказывал, что и как надо надо валить. На сваленных деревьях обрубали сучки и трелевщик оттаскивал хлысты к болоту. Работа значительно веселее, чем лить бетон. До обеда время пролетело незаметно. Обедали в вагончике, где кормили всех работников аэропорта. Еды хватало, качество - отменное.

Немножко отдалились от аэропорта. Казалось все хорошо, но сначала потихоньку, потом все громче тракторист начал ворчать, что деревья падают не все в одну сторону. Укладывать надо вершинками в одну сторону. Конечно же, валить ствол в противоположную наклону дерева или в сторону сложнее и мы пропускали это мимо ушей. Сначала это воспринималось как ворчание и желание обратить на себя внимание. Но вот, когда собирали воз на щит, один ствол не потянулся сразу, а перехлестнулся с другим. Тракторист добавил газу, трос натянулся сильнее и чокерный каленый крюк лопнул. Со страшным свистом и огромной скоростью половина крюка улетела в тайгу. Наверное, снаряды свистят также. Этот случай сразу же объяснил почему комли и вершинки должны быть уложены по линеечки.

Началось следующее ворчание - пеньки большие оставляем. Хоть и не зубами грызли дерево, однако, лишний раз наклонятся - быстрее устанешь, а на тракторе какая разница меж каких пней елозить? Немного поворчав тракторист направил трактор на пенек. Трактор, заехал брюхом на пень, содрал гусеницами верхний слой и повис на пне, крутя гусеницами в воздухе. Наглядный урок почему надо пеньки оставлять поменьше. Усвоили быстро.

После выдачи зарплаты работникам, наш тракторист не вышел на работу (приболел). У нас же простой из-за него не планировался. Один член нашей бригады в армии служил механиком-водителем на танке, забрался в трактор, подергал ручки-рычаги, посмотрел как управлять щитом и все, поехали.

Тракторист пришел на второй день посмотрел и снова исчез на неопределенное время. Это время мы обошлись без него.

Постепенно мы приближались к болоту, появилась необходимость раскатывать бревна, т. к. трактору приходилось заползать по уже наброшенной лежневке и уползать по ней же. Места для маневра не было, поправить что-то можно было только руками. В том болоте мох был даже трудно сказать какого размера. Практически на нем и стояли, провалившись глубже колена. На том болоте как-то умудрялись расти необычные деревца: низкие, без листьев, ствол звенит что камень. Так что пришлось



почти всем отправится на укладку лежневки, на валке остались только мы с Володей. Темп существенно снизился. Подходило время отъезда. Из отряда уже начали уезжать. Похолодало. В палатке стало неуютно. Иные ночи, кроме одеяла на себя натягивали матрасы тех, кто уже уехал, а волосы прихватывало

инеем к подушке. Объем работы был еще достаточно большой и мы, уже очевидно, не успевали дотянуть лежневку до больницы. В последнюю неделю на помощь к нам добавили бригаду профессиональных лесорубов с двумя трелевщиками. Мы уж, правда, к тому времени тоже



стали профессиональными рабочими. В две бригады работа пошла веселей и до отъезда удалось закончить работу.

По окончанию работ пришел замерщик и мы с ним прошагали по лежневке, измеряя ее длину. Когда уже замерили и, возвращаясь, прошагали не один десяток метров увидели снова лежневку. Оказывается, что трактора, таская лес вдавили часть ее так, что вообще не видно было, что там уже деревья уложены. Пришлось все перемерять. По проекту там должно было быть несколько слоев лежневки, потом насыпной многослойный пирог. Ну это уж потом, основу мы заложили.

Отряд в основном уж разъехался и я тоже отправился в аэропорт. Как был организовал отъезд вообще я не знаю, по моему, нас было трое или четверо и необязательно, что это были те с кем работал. День был весьма хмур и недоволен нашим отъездом. Тучи висели, накрапывал мелкий дождь. В аэропорту диспетчер объявил, что погода нелетная и никто не улетит, однако, народ не расходился. Мы тоже притормозили, просто назад возвращаться не хотелось. Вдруг все услышали гул Ан-2, кинулись к диспетчеру. Кто это, что это? А от диспетчера как в той песенке: «Ничего не вижу, ничего не слышу.» Дальше - больше. Кто летит, куда полетит и полетит ли? На все ответ: «Прилетит, узнаем» Самолет и вправду прилетел. Все кинулись встречать его. Вышли пассажиры, потом- летчики. Все начали громко кричать и уговаривать лететь туда куда им надо. Этот хор мы перекричать не смогли. Летун выяснил куда полная загрузка, вроде Сургут был, дошел до диспетчера и объявил маршрут. В тот день самолетов больше не было. На следующий день распогодилось и мы улетели.

P.S. Вот и закончил я писать свои воспоминания. Конечно, это лишь малая доля того, что было. Здесь очень мало фамилий, чьи-то я совсем забыл, кого-то побоялся перепутать. Много писать тоже не стал (остальным добавить нечего будет). Шутка, конечно. Но многие из первого отряда могут вспомнить как изучали свойства металла (законы физики) после отжига, и как гвозди после пожара не забиваются даже в деревянную поверхность, а гнутся вдоль пальцев.

Можно вспомнить и слезы, когда в одном заезде из-за недостатка объема работ была устроена медицинская комиссия прямо на месте и, не прошедшие ее были отправлены домой. Но вот это как раз и не хочется вспоминать.

Однажды слетали в гости к «Синильге». Пока шли по дороге сочинили песенку на мотив "Битлз" предыдущие куплеты ушли из памяти, а песенка заканчивалась так:

"Завтра снова улетаем  
В голубую даль,  
Оставляя свою "Синильгу"  
Всем нам очень жаль.  
Снова медики посеют  
Среди вас печаль  
О Холидэй-мен....."

Где это было? Кто был в той агитбригаде?

Вообще можно много чего вспомнить, интересно будет почитать другим, возможно вызовет их собственные воспоминания.

Да и совсем необязательно стройотрядовские. Мне было б интересно прочитать о встречах с известными людьми в клубе. Впечатления об этих встречах. У нас ведь и в помыслах не было, что какие-то известные и интересные в стране люди пожалуют в наш подвал на Вершинке.

Давайте разоведем тему.

С уважением ко всем. Борис Москвитин.

***Борис Москвитин.***

*Боец ЛССО "Каникула" в 1968 и 1969 годах, боец ЛССО "Автоматчик" в 1971 году.*

*Подготовлено к печати 2015.04.25.*