

ВАЛЕРИЙ
БРУНЦЕВ

ВАЛЕРИЙ БРУНЦЕВ

ПРЕОДОЛЕНИЕ



КАК
СОЗДАВАЛСЯ
ГЛАВНЫЙ
ТУРИСТСКИЙ
КОМПЛЕКС
В СУЗДАЛЕ

Современные
мемуары

С
М

СОВРЕМЕННЫЕ
МЕМОАРЫ

С
М

Светлой памяти Марка Артуровича Орлова,
автора проекта Туристского Центра в Суздале, посвящается



ВАЛЕРИЙ
БРУНЦЕВ

ПРЕОДОЛЕНИЕ

КАК
СОЗДАВАЛСЯ
ГЛАВНЫЙ
ТУРИСТСКИЙ
КОМПЛЕКС
В СУЗДАЛЕ

*Сердечная благодарность от автора
Юрию Васильевичу Белову,
Виталию Иосифовичу Лепскому,
Виктору Игоревичу Яловкину
и Марии Владимировне Седовой –
за помощь в поиске архивных документов
и фотографий, а также за уточнение
исторических фактов.*

Валерий Брунцев. Современные мемуары. Преодоление.

Как создавался Главный туристский комплекс в Суздале. – Санкт-Петербург, ООО «ЛЮДОВИК», 2017. – 556 с.

Авторы созданного в Суздале в 1977 году Главного туристского комплекса были удостоены Государственной премии СССР. В их числе эту награду получил и автор предлагаемой читателю книги – Валерий Александрович Брунцев, представлявший на этом уникальном объекте интересы заказчика. Заслуга автора – в умении довольно органично соединить рассказ о людях, участвующих в этом деле, с рассказом о самом процессе организации большого и ответственного строительства, ставшего сегодня исторической вехой. В 2017 году отмечается 40-летний юбилей ГТК, являющегося основным объектом туристского центра в Суздале.

УДК 908(470.314)
ББК Д890(2Р344-4Вл)

© Валерий Брунцев. Текст и фотографии. 2017
© Виктор Радзиевский. Модель, дизайн. 2017

Издательство «ЛЮДОВИК»,
Санкт-Петербург, 2017

ВИТАЛИЙ ЛЕПСКИЙ

*Главный инженер проекта туристского центра в Суздале,
лауреат Государственной премии СССР,
академик Международной Академии архитектуры*

Когда невозможное возможно

Предлагаемая читателю книга Валерия Александровича Брунцева – это в значительной степени автобиография разностороннего и, я бы сказал, неуёмного человека. Но не только. Это ещё и тщательно подобранные и талантливо рассказанные эпизоды строительства и пуска в эксплуатацию тех замечательных объектов, в создании которых автору довелось принять непосредственное участие.

Воспоминания Брунцева возвращают нас к семидесятым годам прошлого века, когда по решению советского правительства в старинном городе Суздале создавался первый в нашей стране крупный туристский комплекс. На территории будущего комплекса царило полное запустение – и в городском хозяйстве, и в знаменитых суздальских храмах. Там сохранялись, но бездействовали пять монастырей и тридцать церквей. Так что за время создания туркомплекса многое делалось для налаживания достойной жизни суздальчан – они получили центральное отопление, водоснабжение и канализацию, электроподстанцию, объездную дорогу. Были отреставрированы все основные архитектурные памятники, расширен Владимиро-Суздальский музей, благоустроены улицы. В центре города появились здания городской администрации, почты и телеграфа, отделение банка. Возник новый жилой район малоэтажных домов для строителей и сотрудников турцентра. Всем этим занималась дирекция турцентра и в первую очередь – её главный инженер Брунцев.

Однако наибольшие трудности породила сама советская система, её неэффективная экономика. Срывались сроки строительства, Брунцеву постоянно требовались поистине героические усилия для спасения ситуации. Рассказ об этом читается как приключенческая история, но уверен, такого анализа производственных отношений прошедшей эпохи читателю больше нигде не найти. Книга заставляет задуматься и о роли заказчика при строительстве объектов особой архитектурной и градостроительной значимости. Заказчик обязан хорошо разбираться в строительных и отделочных материалах, технологическом оборудовании, мебели и хозяйственном инвентаре. Он должен строго следить за выполнением строителями авторских замыслов, а если нужно, то даже корректировать архитектурные и художественные решения. Трудно найти человека более подходящего для выполнения этой миссии, чем Брунцев. Недаром куратор нашей стройки, зампред Владимирского облисполкома Александр Александрович Зенкович говорил: «Валерий Александрович в кратчайший срок совершил неимоверную, немислимую работу!»

Современному читателю, особенно молодому, трудно представить, что при планировании и распределении всего и вся, в любом производстве возникали потребности в элементарных конструкциях и материалах, в комплектующих деталях, в необходимом инструменте. Страна жила в условиях дефицита, который распространялся не только на продукты и услуги, он проявлялся в любом производстве. Об этом довольно красочно рассказывает книга, а также о том, как деятельные люди находили выход из положения, заставляя колёсики системы крутиться ради общественного блага. Валерия Александровича неизменно выручало умение везде находить хороших людей – умных, умелых и некорыстных. Ему всегда удавалось заразить их своим энтузиазмом, побудить к участию в грандиозном деле. И также было естественным вникнуть в производственные нужды своих партнёров и, если надо, тоже подставить плечо. Со временем такие контакты нередко перерастали в дружбу.

Вообще, если человек талантлив, то проявляется это всегда неоднозначно. Валерий Александрович, ныне живущий в Петербурге, ещё и музыкант, и страстный собиратель музыкальных инструментов народов мира. Он блестящий фотограф, автор нескольких очень разных книг, например, о музыкальной этнографии и истории Великой Отечественной войны. А теперь вот – о строительстве и архитектуре.

Но, мне кажется, главная его способность – глубоко вникнуть в архитектурный замысел и всеми силами способствовать его осуществлению и совершенствованию. Именно поэтому Брунцев безоговорочно был включен в состав авторского коллектива, удостоенного Государственной премии СССР.

Есть на Руси такие «благословенные» уголки, в которых жизнь замирает. Кругом все движется вперёд, люди к чему-то стремятся, портят себе нервы, мечтают, словом, – живут.

А рядом существует угол, в котором жизнь отлилась в определённую форму, да так и застыла. И нет в этом углу такого человека, который взял бы молот и разбил эту отливку, часто уродливую по своей форме и оскорбительную для взгляда, привыкшего к красоте, – красоте стремительного движения вперед!

«Владимирская газета», 1 января 1903 г.
Корреспондент Одинокий

Скоро в Суздаль будут ездить туристы не только осматривать Спасо-Евфимиев монастырь, но и посмотреть на обетованную землю, где между кисельными берегами текут молочные реки...

«Владимирская газета», 11 июня 1903 г.
Корреспондент Одинокий





Покровский монастырь.
Суздаль. Фото В. Брунцева.
1984

МОЯ ДОРОГА В СУЗДАЛЬ

– Товарищ лейтенант,
вас к телефону, – сержант
Филатов быстрым
движением передал мне
телефонную трубку.
Я знал, что это звонит
Решетов из Владимирского
облисполкома. Больше
некому.



Одинокий путник у стен Покровского монастыря. Суздаль.
Фото В. Брунцева. 1977

Неожиданное препятствие

– Валерий Александрович, здравствуйте. – Голос в трубке был невесёлым. – К сожалению, ничем обрадовать вас не могу. Ваша анкета в обкоме не прошла.

– А почему, Александр Иванович? – удивился я. – С биографией у меня вроде всё в полном порядке...

Речь шла об анкете, которую я вчера оставил во Владимире.

Возраст – 31 год.

Отец – офицер Красной Армии, погиб на фронте в 1945 году, в Венгрии.

Мать – переплётчица, живёт в Барнауле, работает в Алтайском крайисполкоме.

Образование – высшее, в 1963 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Строительство мостов и тоннелей».

Национальность – русский.

В комсомоле состоял.

Судимости не имею. Родственников за границей нет.

Владею английским – читаю и перевожу со словарём.

После окончания института поехал на целину – работал в Кокчетаве старшим мастером дистанции пути Казахской железной дороги. Перешёл работать на стройку, был мастером, прорабом, четыре месяца исполнял обязанности главного инженера СМП-296 Минтрансстроя СССР. Строил жилые дома, школы, детские сады, Дом Советов, а в посёлке совхоза «Красноярский» под Кокчетавом – большинство объектов. Получил много поощрений и благодарностей.

В настоящее время заканчиваю двухгодичную воинскую службу в Советской Армии. Имею медаль «За воинскую доблесть» и знак «Отличник военного строительства».

Женат, имею двоих детей. Жена работает прокурором в Кокчетавской областной прокуратуре.

Почти двадцать лет участвую в художественной самодеятельности.

– Так-то оно так! – отвечает мне Решетов, – с биографией у вас всё очень хорошо, но вот в графе «партийность» стоит прочерк.

– Ну, и что такого? Многие главные инженеры строек – беспартийные.

– Я вас хорошо понимаю, – вздыхает Решетов. – На стройках, может, и есть такие. Но вам предложили место главного инженера в дирекции по строительству крупного туристского центра. Первого в стране! Должность эта в прямом подчинении облисполкому, а работа связана не только с вопросами строительства. Вам придётся обращаться к руководителям области, за объектом пристально следят и первый секретарь обкома партии, и председатель облисполкома. Ещё бы! Центр создаётся по решению правительства, его курирует лично Вячеслав Иванович Кочемасов, заместитель председателя Совмина.

Я не отступаю:

– Нашу стройку тоже лично курировал начальник штаба железнодорожных войск генерал Жижилашвили. Между прочим, Герой Социалистического Труда. К нам постоянно приезжали с проверкой полковники, и мы все вопросы решали. Да я и сам часто бывал в штабе корпуса, в Управлении железнодорожных войск. И всё получалось совсем неплохо...

Решетов слушает внимательно и уже более дружелюбным тоном продолжает:

– Валерий Александрович, ситуация следующая. Из-за сложностей с финансированием начальник дирекции Рыжов с утра до ве-



Валерий Брунцев,
лейтенант
железнодорожных
войск

чера то в областном Стройбанке, то в Москве – в Совмине РСФСР, в ВЦСПС, в «Интуристе». Главного инженера мы полгода назад уволили. Так что сейчас строительство брошено на самотёк. На плечи будущего главного инженера ляжет решение огромного круга вопросов, причём не только во Владимире – в министерствах и ведомствах РСФСР, а может, и выше.

Я слушаю, стараясь воспринимать эти веские доводы, а сам в это время думаю: за своё ли дело берусь? Потяну ли эту стройку в роли заказчика такого крупного объекта? За плечами у меня всего восемь лет производственного стажа, и только последние два года я «в верхах» решал вопросы, связанные с делами нашего воинского соединения. Ездил в Свердловск, в Москву, общался с руководителями Владимирского облплана, Муромского горисполкома...

Собственно говоря, я и не рвался на это место. Вариант с новым назначением возник совершенно неожиданно. Когда до окончания моей офицерской службы в армии оставались считанные дни, меня командировали во Владимир. Я выехал из Мурома на рассвете, и к началу рабочего дня был уже на месте. Быстро справившись с заданием, решил проскочить в Суздаль. Захотелось на прощанье ещё раз прикоснуться к красоте древнего города – я был там год назад со своим комбригом полковником Платоновым.

На автовокзале узнал, что мой автобус только что ушёл, а до следующего рейса больше двух часов. Взял в кассе билет, и чтобы не терять попусту время, решил зайти в облплан (он находился в здании бывших Присутственных мест). Хотелось поблагодарить людей, которые два года помогали мне решать бесконечные вопросы, связанные с жизнью нашего воинского соединения. Среди тех, с кем я зашёл проститься, были председатель облплана А. А. Баранов, его заместители А. А. Савельев и А. И. Ельцов, начальники секторов – Р. А. Сидорова, Г. Ф. Елисева, К. М. Никитина.

Выйдя от них, я направился к зданию облисполкома, расположенного по соседству. Не терпелось напоследок повидаться с А. А. Зенковичем, заместителем председателя облисполкома. С самого первого дня знакомства у нас сложились удивительно тёплые отношения, несмотря на разницу в возрасте и положении.

Александр Андреевич встретил меня радушно. Узнав, что я собираюсь уезжать домой, в Казахстан, он задал мне неожиданный вопрос:

– А что, если мы предложим вам остаться во Владимире?

Поймав мой удивлённый взгляд, с энтузиазмом продолжал:



Александр Андреевич
Зенкович, заместитель
председателя
Владимирского
облисполкома

– Есть весьма интересная и престижная работа, хотя и довольно ответственная: главный инженер дирекции по строительству туристского центра в Суздале. Мы давно ищем такого человека, как вы. Не отвечайте сразу. А знаете что? У вас найдётся свободных два-три часа?

– Конечно.

Зенкович тут же кому-то позвонил:

– Александр Иванович, когда вы последний раз были в Суздале? Да, давненько. А можете сейчас зайти ко мне? Хочу познакомить вас с интересным человеком. И если вы не против, проедем по строящимся объектам турцентра...

Через несколько минут в кабинет вошёл довольно высокий мужчина лет пятидесяти, приятной наружности. Я обратил внимание, что он обладал прекрасным бархатным баритоном – такому, наверно, могли бы позавидовать многие артисты.

– Знакомьтесь, – обратился ко мне Зенкович, – Александр Иванович Решетов, начальник отдела по организации туризма при нашем облисполкоме.

Потом представил меня:

– А это наш кандидат на должность главного инженера дирекции в Суздале.

Мы обменялись рукопожатиями. Я помню, что сразу проникся к этому человеку симпатией.

Несмотря на конец ноября, был довольно тёплый день, по-осеннему ярко светило солнце. Мимо нас к Дмитриевскому собору двигалась большая группа иностранцев. Впереди с высоко поднятым вверх флажком шла девушка-гид... Настроение у меня было приподнятое – я направлялся в Суздаль в компании весьма достойных людей. Билет на рейсовый автобус решил сохранить на память.

Стройка – любовь моя!

В 1963 году, после окончания Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта меня направили в распоряжение начальника Казахской железной дороги. Первые два с половиной года работал старшим мостовым мастером второй Кокчетавской дистанции пути. Эта организация должна была содержать в порядке железнодорожные пути и разные сооружения – от мостов до водопропускных труб. Скучать не приходилось, особенно если случались аварии или снежные заносы.

Пришлось заняться и новостройкой. По поручению начальника Кокчетавского отделения дороги Мажита Нурзалиновича Исмаилова, мне удалось из старого двухэтажного рубленого дома построить на станции Тайнча приличный клуб на триста мест. И как-то сразу строительное дело мне полюбилось.

Пригласили на работу в систему Министерства транспортного строительства СССР – мастером, а потом прорабом. Это была хорошая жизненная закалка. При двухсменной работе участка отдыхать удавалось всего пару дней в месяц. В выходные разгружали долгожданные вагоны из Целинограда, составляли «процентовки», часто работали в авральном режиме – план надо было выполнять любой ценой.

Но вот осенью 1968 года я получил повестку из Кокчетавского военкомата. Областной военком в чине полковника сообщил:

– Вы как офицер запаса призваны на действительную военную службу в железнодорожные войска сроком на два года.

Я мог выбирать: строительство линии Тюмень-Сургут или Байкало-Амурская магистраль. Решил ехать на БАМ. Во-первых, романтика, суровые условия, во-вторых, на строительстве бамовских мостов и тоннелей работали многие мои однокашники по институту.

В тот же день меня ждал ещё один сюрприз – у меня родился сын! Мы назвали его Александром в честь моего погибшего на фронте отца. Теперь я стал отцом двух детей (тремя годами раньше родилась дочка Лена).

Назавтра я уже шагнул в военкомат оформлять документы. Но тут произошла судьбоносная, как сейчас говорят, встреча. Она круто изменила мою жизнь.

Рядом со мной остановился воинский газик главного инженера железнодорожной бригады полковника Минаева. Штаб бригады находился рядом с конторой нашей строительной организации СМП-296. Мы, можно сказать, дружили «домами» – поддерживали добрые отношения, помогали друг другу. Я частенько выделял Минаеву своих отделочников – штукатуров, маляров, столяров, а он нам – транспорт и строительную технику.

Я поделился новостью: вот, мол, призвали в армию, собираюсь на далёкую сибирскую стройку. Минаев открыл дверцу:

– Садись-ка в машину. – И повёз меня к тому же областному военкомату – они, оказывается, были близко знакомы. Не успел я моргнуть глазом, как два полковника договорились: я остаюсь в Кокчетаве и буду служить в штабе воинской бригады Минаева. Зная, что в последние месяцы я исполнял обязанности главного инженера строительной

Я мог выбирать: строительство линии Тюмень-Сургут или Байкало-Амурская магистраль. Решил ехать на БАМ.

организации, он добился моего назначения на майорскую должность начальника оперативного отделения штаба бригады.

В это время правительство страны приняло решение о полной реконструкции железнодорожной линии Москва-Арзамас. Существующая однопутная трасса, связывающая Москву с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком, катастрофически не справлялась с растущим потоком грузов. Кроме того, на этой магистрали находился бурно развивающийся сверхсекретный центр ядерной промышленности – город Арзамас-16.

Для выполнения такой грандиозной задачи было решено привлечь мощные силы железнодорожных войск. Уже в ноябре появился Приказ Министерства обороны СССР на передислокацию нашего воинского соединения из Кокчетав в Муром. Нужно было в сжатые сроки провести масштабные работы по строительству вторых путей на 200-километровом участке железнодорожной линии Куровская-Муром – с полной электрификацией и комплексным обустройством всей трассы.

Получив этот приказ, мы с заместителем командира бригады полковником Сарафовым-Петросяном побывали в Муроме и Владимире, познакомились с партийными и советскими руководителями. Не успели вернуться в Кокчетав – новая командировка, теперь уже с нашим комбригом, полковником Платоновым. На этот раз мы встретились с первыми лицами – первым секретарём Владимирского обкома партии М. А. Пономарёвым и председателем облисполкома Т. С. Сушковым. Разве мог я тогда знать, что в будущем эти знакомства сыграют важную роль?..

Итак, я, 31-летний лейтенант, назначен начальником оперативной группы, состоящей из двенадцати офицеров и двух приданных взводов солдат, и в срочном порядке направлен в Муром. За два месяца нужно подготовить места для разгрузки всех частей и подразделений нашего соединения, чтоб потом разместить их вместе с личным составом, военно-техническим имуществом и базами, а также сделать всё для обеспечения наших частей электроэнергией, теплом, водой, телефонной связью, фондами на горюче-смазочные материалы.

Поводом для призыва меня и многих тысяч других запасников на службу послужила ситуация, когда наша армия оказалась практически без младшего комсостава. Ещё в пятьдесят седьмом году под напором первого секретаря ЦК КПСС Хрущёва прошло большое сокращение высшего и среднего офицерского командного состава армии. Появился печально известный приказ Министра обороны под номером 100, сло-

мавший многие тысячи человеческих судеб. Уволенным в запас офицерам – в прошлом фронтовикам – предлагали подчас совсем неподходящую для них работу. Газеты приводили в пример майора, который пошёл на ферму... дояром.

В те годы многие военные учебные заведения в стране закрылись, желающих стать кадровыми военными становилось всё меньше, девушек, мечтающих выйти замуж «за офицера», заметно поубавилось... Былой престиж армии был утрачен. В шестидесятых годах даже шутка появилась: «Как надену португею, так тупею и тупею!»

В армии нас называли двухгодичниками. Мы все окончили вузы, прошли подготовку на военной кафедре, после военных сборов нам присвоили звание младших лейтенантов запаса. Призыв в армию десятков тысяч свежих резервистов в тридцатилетнем возрасте, имеющих опыт работы на производстве, конечно, укрепил её ряды, но народному хозяйству страны был нанесён большой ущерб.

Пока я служил, мне несколько раз предлагали вступить в партию, но я отказывался. Так же настойчиво рекомендовали остаться в армии, обещая ускоренное продвижение в чинах: сначала – штаб корпуса, потом – Москва, Управление железнодорожных войск.

Но такая перспектива меня не вдохновляла, я предпочитал самостоятельность беспрекословному воинскому подчинению. Да и вообще в последние годы полюбил стройку, почувствовал вкус к отделке интерьеров. А заниматься приходилось другим: отсыпкой земляного полотна, укладкой железнодорожных путей, строительством мостов и водопропускных труб. К тому же, я считал, что в тридцать один год несерьёзно продолжать служить в звании лейтенанта, хотя бы и старшего, с тремя звёздочками. Ты же не выпускник военного училища, а довольно опытный инженер. А в армии многое определяется воинскими званиями – должности, зарплата, престиж. Мне, офицеру штаба бригады, часто приходилось первому отдавать честь какому-нибудь безусому юнцу – старшему лейтенанту, командиру взвода...

Суздальский разворот – взгляд сверху

Все двадцать пять километров до Суздаля Зенкович и Решетов рассказывали мне о строительстве туристского центра, не скрывали и серьёзных проблем. Я узнал о спорах и разногласиях при разработке генерального плана города, о создании проекта турцентра, о выборе



Александр Иванович Решетов, начальник отдела по организации туризма Владимирского облисполкома

*Здание дирекции
по строительству
турцентра
в Суздале.
Фото В. Брунцева.
2016*



площадки для главного туркомплекса. Чувствовалось, что этих людей увлекает новое дело.

За разговорами незаметно въехали в город. Оказавшись в центре, я обратил внимание на полуразрушенное здание торговых рядов, убогий вид церквей и ужасное состояние дорог. Решетов перехватил мой взгляд: «Скоро здесь всё изменится, программа создания турцентра предполагает реставрацию памятников старины, реконструкцию зданий и, конечно, улучшение дорог».

Первым делом мы отправились в дирекцию по строительству турцентра – она обосновалась в красивом кирпичном здании бывшего Ризоположенского монастыря, неподалёку от Святых ворот.

Нас уже ждали. Начальник, Владимир Иванович Рыжов, вышел на встречу. В его кабинете весь стол был завален папками с документами. Рядом сидела приятная женщина лет тридцати пяти – экономист Зинаида Николаевна Бушнева. Чувствовалось, что она с головой погружена в дела – вокруг лежали всевозможные сметы и титульные списки. Мы заглянули в бухгалтерию и познакомились с главбухом В. А. Бордовской. Кабинет отдела комплектации оказался пустым – все снабженцы и даже начальник в командировках. В техническом отделе



*Панорама
Суздаля
Фото
В. Брунцева.
1971*

стеллажи снизу доверху были забиты проектно-сметной документацией. На месте мы застали только двух инженеров по технадзору, остальные были на стройке. В общем, мы поняли, что обстановка тут довольно напряжённая.

В дирекции знали, что Зенкович привёз на смотрины кандидата в главные инженеры. Сотрудники с интересом поглядывали на меня, и я чувствовал, что их смутила моя военная форма.

Поехали на стройку – впереди на белом «Москвиче» Рыжов, мы за ним. Осмотрели школу – там шла отделка. Объект был вводным, но, судя по состоянию дел, работы оставалось ещё на полгода.

В посёлке уже было заселено пятнадцать двух- и трёхэтажных домов. На одном работали монтажники. Решетов (а он возглавлял областной Совет общества охраны памятников истории и культуры) пояснил мне, что такая высота зданий – непереносимое требование авторов суздальского проекта. Ни одно здание не должно возвышаться над историческими постройками, церквями и монастырями.

По дороге Александр Андреевич рассказал о структуре строительных подрядных организаций. Оказывается, была образована специальная генподрядная организация – СМУ «Суздальстрой», которая

находилась в ведении Владимирского строительного-монтажного треста № 94, а тот в свою очередь входил в структуру областного управления строительства, находящегося в подчинении Министерства строительства СССР.

...В промышленной зоне работа кипела: всюду самосвалы, автокраны, экскаваторы, бульдозеры, скреперы! Шла укладка инженерных коммуникаций. На обочинах в беспорядке валялись трубы, возле траншей – огромные катушки с электрическими силовыми кабелями.

Кругом сновали дорожники. Полным ходом шло строительство второстепенных объектов – комбината полуфабрикатов, прачечной, складов продовольственных товаров, медицинского оборудования и гражданской обороны. Зенкович был этим крайне недоволен: «Надо бросить все силы на главные объекты». Рыжов сделал пометку в своём блокноте.

В здании котельной рабочие заливали бетонные фундаменты под котлы и укладывали железобетонные лотки под коммуникации. Плотники торопились к зиме установить окна. В углу в беспорядке было расставлено крупногабаритное оборудование – два котла ДКВР-20, экономайзеры и несколько мощных вентиляторов. По всему было видно, что ситуация авральная, ведь от пуска тепла и горячей воды напрямую зависел ввод жилья и основных объектов туризма... Разве мог я тогда знать, что на два ближайших года эта котельная станет главным моим делом?

Очистные и водозаборные сооружения находились в более выигрышном положении, по всему видно, что на будущий год их сдадут. Затруднения были только со станцией обезжелезивания воды.

По пути к главному туристскому комплексу мы заехали в Покровский монастырь, где в скором времени разместится Гостинично-музейный комплекс на 135 мест. Рыжов объяснял:

– Эти полусгнившие дома снесут, на их месте поставят рубленые – это будут гостиницы с интерьерами под старину. В старинном здании трапезной задумано устроить ресторан, а в соборе – там прекрасная акустика – концертный зал, где будет звучать старинная хоровая музыка.

Мне как любителю музыки это особенно понравилось.

Через четверть часа мы оказались на северо-западной окраине города, в районе с прозаическим названием Коровники. Вышли из машины и через полсотни метров попали в какое-то сказочное место. С высокого берега Каменки неожиданно открылась вся панорама строительства Главного туристского комплекса. На дальнем плане, на таком же высоком берегу были видны мощные стены и башни Спасо-Евфимиева монастыря, а чуть правее, над крышами одноэтажных жилых домов, – купол собора Покровского

монастыря. Вдали за ним возвышался шпиль колокольни Ризоположенского монастыря, построенной в честь победы над Наполеоном. Это была созданная самой природой естественная видовая площадка.

Я не мог не оценить мастерское решение сложной архитектурной задачи: из самого Суздаля, древнего города с десятками куполов, колоколен и сотней небольших зданий, огромный строящийся туркомплекс практически не был виден!

Александр Андреевич объяснил, что в ГТК, как коротко именуется главный туристский комплекс, входят гостиница, ресторан, киноконцертный зал и бассейн. Общая длина здания, не считая примыкающих к южной части гостиницы трёх поперечных ризалитов, составляла аж 350 метров.

Сверху было хорошо видно, что почти одновременно по всему корпусу велась кирпичная кладка. Всё утопало в строительных лесах, на переднем плане огромный кран разгружал мощные металлоконструкции для ресторана. Небольшой трактор тащил на стальном тросе прямо по земле балку. Чуть подалее труженик-копёр забивал в грунт последние сваи. Местами шла заливка бетонных ростверков и фундаментов. Суэта, самосвалы, автомобильные краны... Впечатление вселенского хаоса! Повидимому, понимая моё состояние, Зенкович слегка развёл руками.

Слева, на двух корпусах гостиниц для автотуристов, имеющих ещё непривычное для слуха название – мотели, заканчивалась кладка стен на вторых этажах, а кое-где велись даже кровельные работы. На двух близ расположенных корпусах заливали фундаменты. Вдали, за административным зданием, строилась станция технического обслуживания автомобилей, новинка того времени. Все постройки, кроме шатрового ресторана, похожего на огромный шалаш, как и полагалось по проекту, были высотой не больше двух этажей.

Сначала мне показалось, что строящиеся здания разбросаны в пойме реки в каком-то хаотическом беспорядке, и все вместе напоминают огромную каракатицу. Но приглядевшись, я понял, что это впечатление создаёт крутой разворот реки, а на самом деле всё подчинено строгой логике и грамотно вписано в природу. Неожиданно эта картина напомнила мне уменьшенную копию панорамы строительства Красноярской ГЭС на Енисее.

Пока я рассматривал впечатляющий индустриально-строительный пейзаж, Зенкович и Решетов увлечённо расписывали, как через три-четыре года здесь вырастет турцентр – самого высокого международного уровня. И тут я осознал, какое счастье внезапно свалилось

Стоя тогда на высоком берегу Каменки, я даже представить себе не мог, какой труд предстоит вложить в это дело...



Владимир Иванович Рыжов, начальник дирекции по строительству суздальского турцентра (с 1968 г. по 1973 г.)

на меня. Мне предлагают руководить огромной стройкой союзного значения! Это же настоящий профессиональный вызов.

Стоя тогда на высоком берегу Каменки, я даже представить себе не мог, какой труд предстоит вложить в это дело, сколько дорог исколесить, сколько порогов высокопоставленных начальников обить, сколько бессонных ночей провести на вокзалах и в аэропортах. Мог ли я отказаться от такого предложения? Конечно, нет! Я понял – это мой «золотой шар».

– Ну как, вы согласны? – хитро прищурясь, спросил Александр Андреевич, едва мы сели в машину. И, не дождавшись ответа, – он был ему и так ясен – деловито сообщил:

– В первом же готовом доме мы дадим вам трёхкомнатную квартиру, получите служебную машину – вам предстоит много ездить, в том числе и в Москву. А для вашей жены подыщем место по специальности – в прокуратуре или в областном отделе юстиции. Здесь проблем не будет.

Александр Андреевич сказал не «я дам вам квартиру», а «мы дадим вам квартиру». Это придавало какую-то особую значимость его словам.

Вернувшись в облисполком, мы зашли к председателю. Тихон Степанович Сушков принял меня приветливо, после нашей короткой беседы позвонил первому секретарю Владимирского обкома партии Пономарёву и, получив его добро, дал команду Зенковичу:

– Оформляйте!

Прощальный ужин

На служебном военном газике вечером я выехал из Владимира. Всю дорогу провёл в мечтах о будущей работе. Вот это объект, вот это размах! На другой день в штабе железнодорожной бригады рассказал друзьям о неожиданном предложении. Все были за меня рады, в том числе и комбриг Платонов.

А вечером раздался тот самый звонок Решетова, с которого я начал рассказ, и мою эйфорию словно ветром сдуло. Ещё вчера я был уверен, что скоро стану главным инженером строящегося суздальского турцентра. Даже согласился выйти на работу на следующий день после увольнения, наплевав на двухмесячный отпуск, положенный по закону. И вот тебе – на! Анкета не проходит! Беспартийный, видите ли! А что ж тогда везде пишут о нерушимом блоке коммунистов и беспартийных? Для красного словца?

Я ещё не понимал, что предложенная мне работа – это путь в Систему, куда все её члены попадали по одному и тому же сценарию. Человек, попавший в Систему, по словам Даниила Гранина, был «вхож». А без этого работать «на должности» было невозможно.

Чувствуя моё разочарование, Александр Иванович, предложил:

– А почему бы вам не вступить в партию? Подумайте об этом. Руководству облисполкома очень хотелось бы видеть вас на этой должности. Всё равно в будущем этого не миновать и мимо партии вам не пройти – не будет ходу!

– Хорошо, я подумаю.

Скорее всего, Решетов прав. Я обычный советский человек, взращённый нашей советской системой. Никакой другой мы не знали да и не хотели знать. Но я давно решил для себя, что, работая с полной отдачей сил, вполне могу оставаться беспартийным. Потому что много раз видел, как в партию вступали ради карьеры и продвижения по службе. К тому же, мне претили чванство и снобизм некоторых партийных деятелей, особенно мелких. Вот, например, Легомин, секретарь парторганизации второй Кокчетавской дистанции пути, – абсолютно недалёкий, даже нечистоплотный человек. Каждое своё выступление на собраниях он начинал высокопарными словами: «Товарищи, мы марксисты-ленинцы...» Рассказывали, что на другой день после разоблачения культа личности Сталина, он, вчерашний ярый сталинист, указывая однопартийцам на гипсовый бюст вождя, заявил: «Смотрите, какая сволочь оказался!»

Или один из секретарей райкома в Казахстане. Как-то во время нашего довольно острого разговора он, понимая, что крыть нечем, с апломбом заявил: «Учтите, товарищ Брунцев – я назначен на эту должность волею партии!»

Понимаете, что мне претило? Не партия как таковая, нет, отдельные функционеры, которых было немало. Когда я всё это откровенно высказал Решетову, он сумел найти простые слова, которые меня убедили больше, чем призывы всех партторгов и политработников вместе взятых:

– Валерий Александрович, в нашей партии около четырнадцати миллионов человек, и хороших людей там должно быть как можно больше! Вступайте.

И я решил вступать.

Через час я сидел в кабинете замполита нашей бригады полковника Тимошенко.

– Молодец, лейтенант Брунцев, – обрадовался он, – наконец-то вы созрели. Пишите заявление, и я лично дам рекомендацию. Думаю,

Я ещё не понимал, что предложенная мне работа – это путь в Систему, куда все её члены попадали по одному и тому же сценарию.

Прощальный ужин
в армии. В верхнем
ряду крайний слева —
В. А. Брунцев. Муром.
1970 г.



подполковник Котляр и ваш непосредственный начальник полковник Минаев тоже не откажутся.

Через полчаса состоялось внеочередное заседание партбюро, на котором в течение пяти минут – практически без обсуждения моей кандидатуры – я был принят кандидатом в члены КПСС. Тут же позвонил Решетову. Он связался по внутреннему телефону с обкомом партии. И вот я услышал его радостный голос:

– Поздравляю, ваша кандидатура с обкомом согласована! Скорее выходите на работу, ждём вас!

Ещё несколько дней назад я планировал поездку в Кокчетав, к своей семье, от которой был оторван два года, как и все мои армейские друзья-двухгодичники – Сергей Токарев, Владимир Плюснин, Борис Мурзинцев, Аркадий Горбунов. А сегодня смотрю совсем в другую сторону – на Суздаль.

Вечером я устроил прощальный ужин с самыми близкими друзьями-офицерами: полковником Малышевым, подполковником Котляром, майорами Рязанцевым, Поповым, Бабиковым, Федуловым, Бустеряковым, капитаном Бибиным. Жаль, не было подполковника Рубинштейна (уехал в столицу) и моего лучшего армейского друга – лейтенанта Аркадия Горбунова (дежурил по своему батальону). А наш бывший комбриг полковник Платонов в это время принимал штаб корпуса в Харькове, готовился к получению генеральского звания. Сколько же тёплых слов и напутствий я услышал этим вечером...



Николай Андреевич
Беспалов, главный
архитектор
Мурома.
Фото В. А. Брунцева.
1969

Былинный камень
при въезде
в Муром.
Выполнен
по проекту
архитектора
Н. А. Беспалова
скульптором
С. Н. Николаевым

Утром со своим нехитрым скарбом, состоящим из двух чемоданов, нескольких коробок с книгами, нотами, фотографиями и грампластинками, с любимыми фотоаппаратом «Зенит» и гитарой в руках, я отправился – теперь уже на бывшем своём воинском газике – к новому месту работы. В машине сидел мой друг, главный архитектор Муромы Николай Андреевич Беспалов.

По традиции мы остановились за чертой города, у «Былинного камня» – памятника русскому богатырю Илье Муромцу. Это композиция почти пятиметровой высоты, вырубленная из камня. Выпили на посошок.

Мой путь лежал через Владимир. Расстояние до Суздаля было небольшим, всего около ста шестидесяти километров. Дорога нам с водителем-ефрейтором была хорошо знакома, мы и раньше часто колесили по ней до Владимира и обратно.

Уроки прошлого

Когда принимаешь судьбоносное решение, невольно оглядываешься на предыдущие годы, как бы ища поддержку в собственном опыте.

До приезда в Суздаль для меня самыми трудными были, пожалуй, январь и февраль шестидесят девятого года, когда я, начальник оперативной группы, получил задание за два месяца создать все условия для

приёма нашей железнодорожной бригады. Создать все условия – значит подобрать площадку, обеспеченную теплом, водой, канализацией, электроэнергией и телефонной связью, построить воинский городок из нескольких десятков сборных щитовых домиков: казарм, столовых, клубов, хранилищ для боеприпасов и продуктов, бытовок и даже огранить территорию и натянуть сверху колючую проволоку.

Уже тогда я понимал, что подобные задачи нельзя решать в одиночку. Без помощи председателя горисполкома В. В. Долгова, главного архитектора города Н. А. Беспалова да и горкомовских работников мы вряд ли бы справились. Контакты и «наведение мостов» было делом рук командира соединения, обаятельного человека – полковника Михаила Ивановича Платонова, который специально для этого в конце шестидесят восьмого приезжал в Муром.

Горисполком с помощью сотрудников городской архитектуры и областного земельного комитета, не откладывая дела в долгий ящик, выделил нам большую территорию на окраине города – рядом с мощной котельной завода железобетонных конструкций. Это был подарок судьбы. Решение труднейшей проблемы тепла и горячей воды неожиданно оказалось на редкость лёгким – наши водопроводные и канализационные сети подключили к коммуникациям завода ЖБК. Незаменимым источником электроэнергии стала расположенная в километре трансформаторная электроподстанция, нам удалось проложить от неё несколько силовых кабельных трасс. Вот только нашу воинскую АТС удалось подключить к городской телефонной сети буквально за пару дней до прибытия первых эшелонов.

Одновременно с подключением инженерных сетей и коммуникаций нужно было подвести на нашу территорию железнодорожную ветку, куда будут прибывать из Кокчетова сотни вагонов с конструкциями зданий, стройматериалами, землеройной и строительной техникой, автотранспортом, военным имуществом и, конечно, с личным составом. С помощью руководства Муромского отделения железной дороги справились и с этим. Так удалось избежать дополнительной перегрузки тысяч тонн грузов.

Для выполнения некоторых видов строительных работ – заливки бетонных фундаментов, монтажа строительных конструкций и подключения инженерных коммуникаций к городским сетям – удалось получить подряды местных строительного-монтажных организаций. Многие, конечно, они выполняли в долг, под честное офицерское слово. Впрочем, и мы помогли партнёрам, например, мощной техникой.

К прибытию первых эшелонов с людьми казармы были полностью готовы для жизни. Как мы и предполагали, невообразимо трудно оказалось разместить около трёхсот семей офицеров, старшин и сержантов-сверхсрочников. Сначала думали устраивать их на частные квартиры и в общежития. Но в первые же дни в Муроме я случайно узнал, что в Кинешме (в 250 км от нас) есть домостроительный комбинат «Заветы Ильича», где изготавливают сборные щитовые двухквартирные дома, предназначенные для села. Обратился в Управление наших войск и в течение дня в Минлеспrome РСФСР был решён вопрос с получением фондов на 80 щитовых домов. И хотя я просил 150, это тоже было неплохо – одним махом решался вопрос с устройством ста шестидесяти семей.

Благодаря главному архитектору Мурому Н. А. Беспалову, довольно быстро нашли площадку под строительство непривычного для наших военнослужащих жилья. Это была довольно большая поляна, свободная от застройки. Когда привезли деревянные конструкции, наши солдаты быстро собрали домики, сделали электропроводку, установили печки, а отделкой занялись сами офицеры.

Мы с майором Рязанцевым жили на частной квартире у Александры Петровны Целовальниковой, бухгалтера детского садика. Во время войны все её родные, в том числе сын моего возраста, погибли от попавшей в дом авиационной бомбы. Свои материнские чувства Александра Петровна перенесла на нас. Два года мы жили у неё, как у Христа за пазухой – всегда накормлены и напоены. Сама хозяйка ночевала у своей подруги, живущей этажом ниже. Помню, когда мы договаривались о стоимости проживания, Александра Петровна сказала: «Будут у вас деньги, возьму, сколько дадите, а не будет – и так ладно!» А ведь она получала семьдесят рублей в месяц...

Как только прибыли из Казахстана наши части, расквартировались и обустроились, командование бригады поручило нашей оперативной группе срочно наладить деловые связи с эксплуатационниками. Надо было получить кучу согласований на подключение новых инженерных систем к действующим. Заключить договоры с субподрядчиками. Получить лимиты на проектные работы. Наладить сотрудничество с местными строительными-монтажными организациями. Так в моих руках оказались все внешние связи нашего соединения с проектными институтами и строительными организациями Муром, Владимира и Москвы, от которых напрямую зависел успех дела.

Все два года наша оперативная группа, как, впрочем, и командование бригады, жили в сплошной запарке. Каждый день командир бригады



Михаил Иванович Платонов, командир войскового соединения, полковник

Когда принимаешь судьбоносное решение, невольно оглядываешься на предыдущие годы, как бы ища поддержку в собственном опыте.



Лейтенанты
В. А. Брунцев
и А. А. Горбунов

полковник Платонов заходил к нам в двадцать два ноль-ноль. Выслушав мой доклад об итогах дня, он ставил перед нами новую задачу. Домой я попал только через час. Выходной выпадал в лучшем случае раз в неделю, ведь в субботу тогда все работали.

Главным моим помощником был опытный специалист и замечательный организатор – лейтенант Аркадий Горбунов, такой же, как я, двухгодичник. По образованию он был инженером-элеваторщиком. Поистине неутомимый человек. Поздно вечером после службы, когда все уже спали, он брал в руки учебники и садился писать кандидатскую

по экономике. Стоит ли удивляться, что скоро он получил звание кандидата, а через несколько лет и доктора экономических наук! Позже Аркадий Антонович Горбунов, став профессором, был избран на должность вице-президента Европейской академии естественных наук.

«Сынок, придумай что-нибудь!»

Как я уже говорил, главной задачей нашей железнодорожной бригады было строительство вторых путей на 200-километровой железнодорожной линии Куровская-Муром.

Новая трасса ведётся примерно так: после механизированной отсыпки земляного полотна с послойной укаткой грунта, после укладки на него песчаной и щебёночной подушек специальным краном укладывается «решётка» верхнего строения пути – железобетонные шпалы с прикрепленными к ним рельсами.

Кроме того, всего за три месяца силами двух специализированных мостовых батальонов мы должны были возвести с десяток средних железобетонных мостов и уложить больше пятидесяти водопропускных железобетонных труб.

Первые же дни работы показали, что со строительством мостов всё обстоит очень даже непросто. Для возведения опор надо забить 1500 железобетонных свай (весом по 3 тонны и длиной в 12 метров). Но сначала

нужно каждую застропить, поднять вертикально краном – остриём вниз и подвести вплотную к копру на месте забивки. Когда монтажник сверху освободит сваю от строп, подведёт её под металлический наголовник копра, похожий на перевернутый квадратный стакан, и даст команду: «майна!», тот должен точно опуститься внутренней частью на сваю. Операция по передаче сваи от крана к копру (на стройке она называется сваебойкой) – самая опасная в этом процессе. Бывали случаи, когда сваи падали. В наших болотистых грунтах вероятность падения возрастала – здесь вся строительная техника еле передвигалась и тонула, а сваи под тяжестью своих трёх тонн могла моментально погрузиться вниз, уйдя на неопределённую глубину.

После того, как наголовник опускался на сваю, заводился копёр, и начинался сам процесс забивки. При этом ударная часть копра, баба (весом в тонну), вертикально направленными мощными ударами по наголовнику начинала погружение сваи. Забивка продолжалась до тех пор, пока верх сваи не дойдёт до нужной отметки или пока она по какой-то причине дальше не идёт. Тогда лишнюю её часть срубали отбойными молотками. На весь этот процесс уходило от двадцати до сорока минут.

Беда в том, что наша строящаяся трасса находилась очень близко от действующей – на расстоянии 4,1 метра, а поезда шли мимо с интервалом в пять минут. Представляете, какая опасность подстерегала тут малоопытных военных строителей? Если в это время мимо шёл поезд, забивать сваи было нельзя по правилам техники безопасности.

Как же быть? Без наших мостов строительство вторых путей на линии Куровская-Муром невозможно. Оставался только один способ: использовать окна в движении поездов. За световой день таких окон два: утром и под вечер – по сорок минут каждое. Пользуясь такой технологией, наши воины за смену забивали по одной свае, значит, при двухсменной работе – две в сутки. Так что за первые два месяца было забито чуть больше сотни свай. Простой расчёт показывал, что только на забивку свай для наших мостов придётся потратить целых два года! Это превышало нормативы в десять раз!

И ведь забивка свай – всего лишь начало всех дел. А дальше всё по обычной технологии: деревянная опалубка, арматурные каркасы и бетонирование ростверка каждой колонны. И только после полного схватывания бетона, на которое уходит до 25 дней, – установка опорных частей пролётных строений. Теперь можно монтировать железобетонные балки, устанавливать перила ограждения, а уж потом приступать к укладке рельсового пути.

Первые же дни работы показали, что со строительством мостов всё обстоит очень даже непросто.

На строительстве
моста через
Москву-реку. 1962

Забивка свай.
В центре с поднятой
рукой – В. А. Брунцев



По расчётам инженеров производственно-технического отдела, строительство наших объектов и ввод их в эксплуатацию затягивался на несколько лет. Такое положение не устраивало московское руководство.

Из-за этой кризисной ситуации к нам прибыл начальник штаба железнодорожных войск генерал-лейтенант Жижилашвили. Я оказался в числе сопровождавших его лиц и видел, что прославленный генерал, носивший на груди Золотую Звезду Героя Советского Союза, полученную во время войны, был в полной панике: «Из-за каких-то несчастных свай срываются установленные правительством сроки ввода важнейшего объекта!»

Задача казалась практически невыполнимой. Не знаю, почему, но он вдруг повернулся ко мне:

– Сынок, придумай что-нибудь! Ты же мостовик, имеешь опыт работы в Минтрансстрое. Я вижу, наши кадровые офицеры ничего сделать не смогут.

Доверие уважаемого генерала поставило меня в неловкое положение перед начальством. К тому же, я понятия не имел, что предпринять. Однако задумался. Тут нужно искать какое-то нестандартное решение...

В те годы ходило крылатое выражение, которое приписывали Сталину: «Неразрешимых проблем нет!» На память пришли разные случаи. Во время студенческой практики в Кузбассе я работал геодезистом мостопоезда № 450. В один из предновогодних дней на строительстве крупного автодорожного путепровода в центре Прокопьевска возникла

критическая ситуация с монтажом пролётных строений. Самый последний пролёт каким-то странным образом оказался шире предусмотренного проектом на 24 см. При монтаже первой 18-метровой балки стало ясно, что она свободно «проваливается» в пролёт. Скорее всего, в практике мостостроения это был уникальный случай.

Что делать? Первое, что пришло в голову: залить дополнительный фундамент и нарастить внутреннюю стену устоя на всю его ширину. Для этого нужна усиленно армированная бетонная стена толщиной 24 см. Прораб и начальник участка были согласны со мной. Но на дворе стоял крепкий мороз, забетонировать такую тонкостенную конструкцию без ущерба для качества невозможно. А если изготовить новые удлинённые балки пролётных строений, чтобы они полностью соответствовали ширине пролёта?

Идея всем понравилась. Я съездил на завод мостовых конструкций – там главным инженером был выпускник нашего факультета. Выполнив расчёты новой конструкции, запустили в производство первое изделие, второе, третье. Всё оказалось нормально. Через две недели последний пролёт путепровода был заполнен новенькими балками. И объект сдали вовремя.

Куда более сложная ситуация возникла в пятидесятых годах в Китае. Советские специалисты строили там мост через реку Янцзы, глубина которой доходила до сорока метров. Ни одна фирма в мире не бралась за это. А наши инженеры нашли уникальное решение: для устройства опор этого глубоководного сооружения на всю глубину погружали железобетонные сваи-оболочки диаметром 1200 мм. Новый метод назвали «советским». Участником этого необычного строительства был мой преподаватель по мостам Александр Мефодьевич Рябухо.

Ещё один случай произошёл в шестидесятых годах во время строительства моста через Енисей, самую полноводную реку страны. Возникла проблема с монтажом пролётных строений. Из всех возможных вариантов выбрали самый неожиданный, хотя и рискованный – огромные, почти стометровые железобетонные арки доставляли против течения реки на баржах и устанавливали в пролёты методом «наводки на плаву». Это был настоящий трудовой подвиг, за который одному из участников операции, моему однокашнику А. И. Бахтину, была присуждена Ленинская премия.

Да и сам я встречал уникальные мосты: один в Новокузнецке – через реку Томь, другой в столице – через Москву-реку. Там было чему поучиться у коллег.

Не зря мостовики всегда считались особой кастой. Профессор нашего института С. Ф. Мацкевич часто говаривал студентам: «Мы из вас готовим не инженеров-ремесленников, а инженеров-творцов!»

Доверие уважаемого генерала поставило меня в неловкое положение перед начальством. К тому же, я понятия не имел, что предпринять. Однако задумался.

...Итак, генерал Жижилашвили поставил передо мной амбициозную задачу. Решение пришло неожиданно. Я разработал конструкцию объёмной пространственной решётки высотой около трёх метров – с вертикальными гнёздами, предназначенными для погружения туда свай. Эта довольно примитивная конструкция должна была собираться из рельсов (или шпал) на месте будущей мостовой опоры – в точном соответствии свайному полю, предусмотренному проектом. Кран загружал сваи, и под действием своего веса они должны были уходить в слабую болотистую почву как минимум на три-четыре метра. Происходило надёжное защемление их в грунте. Так что сразу после завершения свайных работ можно было разбирать эту временную конструкцию и – уже независимо от движения проходящих мимо составов – поочередно добывать сваи до нужной отметки.

Но чтобы загрузить в нашу решётку полный комплект свай (32 – под одну опору), нужно было иметь в запасе не меньше двух часов. И такое окно – 2 часа 40 минут – было под утро, когда поезда вообще не ходили. Однако возникало другое препятствие: военнослужащим срочной службы категорически запрещалось работать ночью! Мы решили и эту проблему, причём с большой выгодой для себя: отдали железной дороге два автомобильных крана, а взамен получили 50-тонный железнодорожный кран вместе с 25-метровой платформой и опытными специалистами, которым никто не запрещал работать в ночную смену. Производительность труда возросла в 16 раз! За два месяца мы закончили все работы.

За это рационализаторское предложение я получил денежное вознаграждение – 200 рублей. В соавторстве со мной каким-то странным образом оказались пять старших офицеров из технического управления наших войск. Все они тоже получили по 200 рублей...

Необычный поезд

Не менее сложной оказалась и проблема с монтажом 18-метровых железобетонных балок пролётных строений мостов. Их вес составлял около двадцати тонн. По проекту для монтажа должен был использоваться консольный железнодорожный кран ГЭК-100 – таких в наших войсках было всего три. Востребован он был по всей стране – от Прибалтики до Дальнего Востока, так что получить его мы могли только по предварительной заявке, прождав полгода.

При работе с этим краном была одна сложность: для складирования балок пролётных строений мостов нужно было строить временные железнодорожные тупиковые пути длиной не менее ста метров.

К тому же, для производства работ на каждом мосту кран нужно было вызывать дважды – для разгрузки, а потом для монтажа. А поскольку сроки готовности наших мостов к монтажу пролётных строений непредсказуемы, таких вызовов нужно было сделать около десяти. Это нас никак не устраивало.

Используя прежний опыт забивки свай при помощи железнодорожного крана ночью, мне удалось разработать необычный способ монтажа



Старший мостовой мастер
2-й Кокчетавской
дистанции пути
В. А. Брунцев (слева).
Кокчетав, 1964

балок пролётных строений – он исключал проблемы с вызовами и ожиданием крана ГЭК-100.

Суть вот в чём. В рабочее время на железнодорожную платформу одновременно двумя 50-тонными железнодорожными кранами, расположенными с разных сторон платформы, загружаются две 18-метровые балки пролётных строений. В заранее выбранное ночное время этот необычный поезд, состоящий из идущего впереди тепловоза, двух кранов – со стрелами, направленными навстречу друг другу, и платформы, загруженной двумя балками пролётных строений, выходит к месту монтажа. После остановки в нужном месте на действующем пути, машинисты кранов выдвигают аутригеры и устанавливают их лапами на заранее подготовленные шпальные клетки. Монтажники гражданской строительной организации проверяют крепление строп. Когда я убеждаюсь, что к монтажу всё готово, даю



Шалва Николаевич
Жижилашвили,
начальник штаба
железнодорожных
войск генерал-
лейтенант



В. А. Брунцев
во время армейского
отпуска в Кокчетаве.
На снимке слева:
с дочерью Леной.
Справа: с бригадой
строителей. 1969



команду машинистам кранов: «Вира!», и одна из балок, находящаяся со стороны нового моста, медленно отрывается от платформы.

Следующая операция проводится с большой осторожностью, потому что правила техники безопасности запрещают крановщикам работать с тяжёлыми грузами, если стрелы расположены поперёк путей – кран может опрокинуться.

Ещё раз внимательно проверив состояние тросов, я жестом даю команду машинистам на одновременный поворот стрел обоих кранов в мою сторону. Груз медленно выносится к месту установки. «Майна!» – и балка так же медленно опускается на опорные части пролёта. Теперь двумя заранее установленными горизонтальными лебёдками её медленно стягивают на своё место. Первая часть монтажа выполнена.

После освобождения строп их переносят на вторую балку, находящуюся на платформе. Операция повторяется. Только в этом случае балка сразу устанавливается на своё место.

Такой способ монтажа балок пролётных строений двумя кранами с действующего пути позволял за ночную смену заполнять один мостовой пролёт. На монтаж пятипролётного моста уходило всего пять суток. Внедрение этого предложения сократило сроки строительства наших мостов больше чем на год! Конечно, руководство монтажными работами мне пришлось взять лично на себя.

Думаю, решение именно этих непростых задач послужило поводом для награждения меня знаком «Отличник военного строительства»

и медалью «За воинскую доблесть – в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Такую же медаль получил мой верный помощник лейтенант Горбунов. Мы были единственными лейтенантами в наших войсках, удостоенными этой награды, остальные – майоры и выше.

Новоселье без грузинского тоста

Ещё одно интересное воспоминание о моей армейской службе. Оно связано с появлением в Муроме двух жилых 90-квартирных домов «московского разлива».

Дело было так. В конце 1969 года оказался я по служебным делам в кабинете генерала Жижилашвили, начальника штаба наших войск. Тут к нему вошёл начальник технического управления. Он был чем-то озабочен.

– Товарищ генерал, что будем делать с фондами на конструкции двух 90-квартирных домов, которые нам выделили для Рязанской бригады? Они ведь уезжают на БАМ.

Я весь превратился в слух. У нас в бригаде после переезда в Муром жилищный вопрос – самый больной, наши офицеры в лучшем случае живут в щитовых домиках или квартиры снимают, а тут с домами не знают, что делать!

– Передайте их Московской бригаде, – отвечает генерал.

И тут меня словно прорвало:

– Товарищ генерал, отдайте эти дома нам, в Муром!

– Это же московская серия. Ты что, сможешь их смонтировать? – спрашивает Жижилашвили с некоторым интересом.

– Конечно! – восклицаю я. – В Кокчетаве мы штук пятьдесят таких поставили...

Замираю в ожидании. Генерал поворачивается к полковнику:

– Отдайте эти дома Муромской бригаде, а то мы совсем о ней забыли.

И добавляет, глядя на меня своими умными весёлыми глазами:

– Но учти, даём их тебе с одним условием: через год пригласишь нас с полковником на новоселье, я там скажу хороший грузинский тост. Ты понял меня?

И не дождавшись ответа, смеётся:

– Видишь, какие мы, грузины, добрые?

Через три часа у меня на руках была целая пачка фондовых извещений на получение конструкций с разных домостроительных комбинатов Москвы.

Домой я летел, словно на крыльях. Мысленно даже выбирал участок под застройку, но решил всё-таки оставить это дело главному архитектору города, моему другу Беспалову.

Можете себе представить, сколько было радости у командования бригады, когда они узнали эту новость, не говоря уж о наших офицерах!

В середине года сложно получить лимиты на проектные работы, так что мы с лейтенантом Горбуновым сами взялись выполнить привязку проекта. Понимая важность объекта, главный инженер бригады полковник Минаев освободил нас от всех других дел. Целый месяц мы искали подходящую площадку, проводили инженерные изыскания, занимались согласованием подключений инженерных коммуникаций, геодезической разбивкой осей здания, утверждением проектно-сметной документации. Ну, и конечно, ревностно следили за доставкой на строительную площадку конструкций домов.

После закладки фундаментов на первом доме установили башенный кран и тут же собственными силами начали двухсменный монтаж стеновых панелей и перекрытий. А в конце года к работам удалось привлечь сантехников, отделочников и других субподрядчиков.

Первый дом был готов ровно через год – летом семидесятого. Со вторым всё было проще – помогли субподрядчики.

Новоселье в московских домах Муромо состоялось, но, к сожалению, без грузинского тоста генерала Жижилашвили – он, как всегда, был вовлечён в какие-то неотложные дела. Да и я был в это время в очередной командировке...

Грустный урок

За всеми этими воспоминаниями я не заметил, как мы въехали в Судогду, увидел только стрелку-указатель: «На Муромцево».

Давно мне хотелось попасть в это село. Вроде оно и рядом, рукой подать, но каждый раз некогда. Об этом уникальном поместье, известном ещё до революции, я прочитал полтора года назад в местной газете и с тех пор жил надеждой увидеть всё собственными глазами. Мне почему-то накрепко запомнилось имя создателя и владельца здешнего чуда: потомственный дворянин, полковник в отставке Владимир Семёнович Храповицкий. Он получил от отца огромное наследство, самой большой ценностью которого был огромный лесной массив с деревянным господским домом.



Широко образованный человек и рачительный хозяин, Храповицкий переехал сюда из Петербурга, чтобы создать «свой Петергоф». За двадцать с лишним лет ему удалось осуществить эту мечту. В лучших традициях того времени Храповицкий построил большой замок с восемью десятками комнат, освещённых новомодным тогда электричеством от собственного локобиля. В замке были все блага цивилизации: туалетные и ваннные комнаты, водопровод, бассейн, телефон и даже собственный телеграф.

Интерьеры украшали выполненные из разных сортов мрамора лестницы, камины, а также – расписные потолки, гобелены, финские изразцы, аквариумы, роскошная мебель. У Храповицких

*Неизбежность.
Фото В. Брунцева.
1970*



Усадьба Муромцево.
Почтовая открытка
1910-х годов

хранилась уникальная коллекция живописи, сотни предметов декоративно-прикладного искусства, привезённых отовсюду.

Когда хозяин возвращался из Европы или из Петербурга, над замком поднимался фамильный флаг Храповицких. В имении построили белокаменный храм, обычную и музыкальную школы, театр, жилые дома и больницу для рабочих. На собственной ветке железной дороги красовался вокзал.

Ещё были всевозможные конюшни, каретные сараи, скотные и птичьи дворы.

Территорию усадьбы украшал великолепный парк с уникальными заморскими растениями, с фонтанами и каскадами, и, конечно, большой пруд с купальнями и причалами.

В имении Храповицкого работала не одна сотня крестьян – они получали весьма приличную зарплату и жили, конечно, гораздо лучше, чем соседи. Владимир Семёнович мечтал, чтоб его любимое детище стало украшением не только Судогодского уезда и Владимирской губернии, но и всего Отечества.

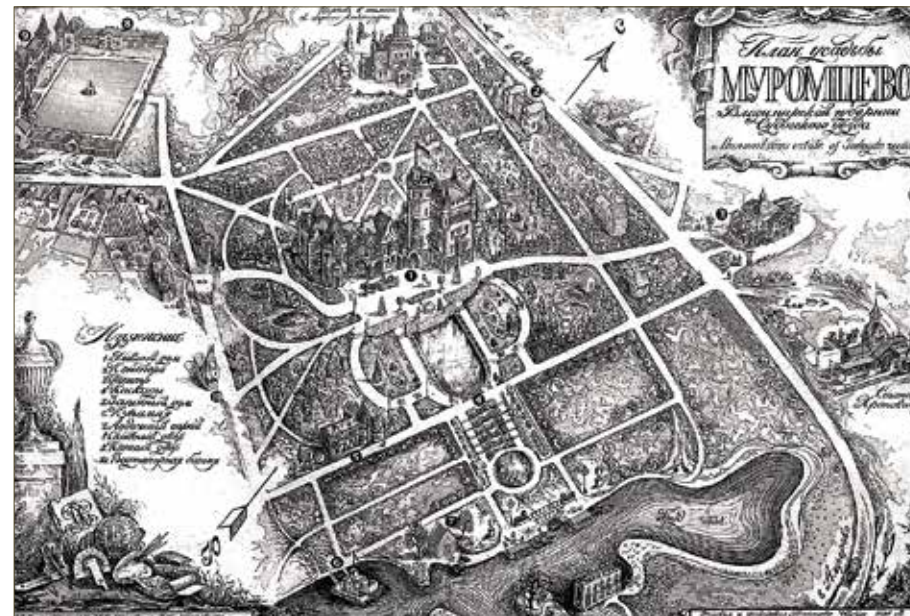
Мне давно хотелось взглянуть на всё это великолепие, и вот наконец-то я здесь. Однако что же открылось моему взору... Руины! Разрушенные постройки, заросший пруд – полное и безнадежное запустение! Хотя место не пустынное – здесь даже располагалась какая-то сельскохозяйственная школа или техникум).

В романе Андрея Платонова «Чевенгур» есть описание примерно такого же имения:

«... открылась на высоком месте торжественная белая усадьба, обезлюдевшая до бесприютного вида... Как могилы на погосте, лежали в зарослях трав и кустов остатки служб и малых домов. Колонны сторожили пустой, погребённый мир. Декоративные благородные деревья держали свои тонкие туловища над этой погибелью...»

Грустную картину окончательно довершило то, что прямо на моих глазах упало в воду некогда могучее дерево, стоящее на берегу. Я сделал снимок и назвал его – «Неизбежность».

Не могу удержаться от печального завершения темы, связанной с судьбой этого имения. Считаю своим долгом довести до читателя выдержку из статьи А. Филинова «На графских развалинах»:



Архитектурно-парковый комплекс усадьбы Храповицкого в Муромцево

«...Вскоре после революции, при отъезде во Францию, оставляя всё своё поместье крестьянам, в чём Владимир Семёнович был искренне уверен, он писал в своём прощальном письме: "... Я смею надеяться, что... потомки сохранят и умножат начатое русским дворянином Владимиром Храповицким. И уходя, я хочу сказать вам, как, пожалуй, одни лишь русские говорят, расставаясь: прощайте!"».

Там же приводится письмо Елизаветы Ивановны Храповицкой, вдовы Владимира Семёновича:

«Дорогие крестьяне! Обращаюсь к вам с просьбою: соберите, сколько можете денег и пришлите мне. Вы владеете теперь бывшей землёй моего мужа Владимира Семёновича Храповицкого, который скончался в нищете. Я осталась теперь одна без всяких средств существования на самую бедную жизнь. Мне уже 68 лет, я больная и старая, работать не могу. Я счастлива, что теперь вы владеете землёй, а у нас не было детей, всё равно желание мужа было отдать землю крестьянам. Обращаюсь к вашему доброму сердцу, прошу помочь мне. Бог вас не оставит. Да сохранит вас Бог всех!.. Сообщите, что случилось с нашим имением Муромцево. Напишите мне подробно об этом. Я всей душой с вами».

Усадьба
Храповицкого
в Муромцево. 1970



И вот что ответили крестьяне:

«... Десять лет прошло с того момента, когда мы выгнали вас и вам подобных из нашей страны. За это время мы достаточно научились управлять государством и как строить свою жизнь. Там, где раньше царил гнёт помещиков и их прихвостней, мы имеем бывшее поместье Муромцево. Очень странным показалось ваше обращение к нам с просьбой о присылке денег. Спрашивается, за что? Мы не можем даже и определить... 28 мая 1928 г. ».

Через несколько дней после получения этого письма Елизавета Ивановна скончалась.

Прощаясь с некогда роскошным именем, названным в своё время «Царским», я никак не мог прийти в себя: «Как можно было довести до такого состояния это сокровище? Если Петергоф в войну безжалостно разрушили фашисты, то Муромцево – сами жители! Разве мог предполагать создатель этого чуда, что такое может когда-нибудь произойти?» До глубины души меня возмущало и то, что никто не думал всё это восстанавливать.

Неужели никому это не нужно?!

Долго находился я в состоянии транса, но постепенно мои мысли переключились на Суздаль. А ведь там во многом схожая картина: в центре – разрушенные торговые ряды, напоминающие, особенно с береговой части, такие же развалины, во многих церквах и монастырях – склады (хорошо хоть, не туалеты, ведь и такое приходилось видеть). В удручающем состоянии Васильевский монастырь и другие старинные постройки, не говоря уже о Братском корпусе печально знаменитого Спасо-Евфимиева монастыря...

И ведь ни Суздаль, ни Муромцево не исключение. К сожалению, так было во многих уголках России. Бесхозность, равнодушие и воинствующий атеизм. Художник Илья Глазунов вспоминает, что на Севере в некоторых деревенских церквах перегородками в овощехранилищах служили огромные, двух- и трёхметровые... иконы!

Но может быть, всё скоро изменится, думал я, ведь принято правительственное решение строить в Суздале турцентр и возрождать его бесценную архитектуру. Собор Покровского монастыря станет концертным залом... Жаль только, Спасо-Евфимиев монастырь отдадут под туристскую базу ВЦСПС. Как-то не укладываются в голове эти понятия – монастырь и база...