



# СССР. БРАТСТВО НАРОДОВ



● Автор книги — известный писатель, для которого Волга свыше четырех десятилетий остается рабочим местом. О ней — девять его книг. Эта новая книга

● ...о судьбах некоторых народов Поволжья, их прошлом, их нравах и обычаях, о их месте в сегодняшней братской семье волжан,

● ...о наших соотечественниках, прославивших себя на приволжской земле взлетом мысли, величием подвига, беззаветным служением народу,

● ...о Большой Волге, ее проблемах, о будущем великой реки и ее берегов.

Георгий Кублицкий

На Волге широкой

05

65.9(2P354)  
к 88



**СССР-  
БРАТСТВО  
НАРОДОВ**

Георгий Кублицкий

# На Волге широкой

03 + 92  
87 90  
97  
44161-3 ✓ 93

**БАЛАКОВСКАЯ**  
городская централизованная  
библиотечная система

91(С)  
К88

Рецензент — член Союза писателей СССР  
**С. И. Шуртаков**

К  $\frac{4702010200-129}{M-105(03)86}$  159—86

## Вид с Откоса

---

Вернувшись из поездки, идешь к письменному столу — и хватаешься за голову: то не успел, это не увидел, с тем не встретился...

Но ведь был-то ты на Волге! А Волга — что? Разве Волгу втиснешь в географическое понятие? Разве исходишь ее — для этого не хватит человеческой жизни. Волга — как ствол, а пышные ветви ее кроны, могучие корни так разметнулись вширь и вдаль, дробясь на все более тонкие, на корешки и веточки, что и границ им не определишь.

Взявшись писать о Волге, обрекаешь себя на неизбежное поражение: дана тебе попытка лишь коснуться темы необъятной, неисчерпаемой. В народном сознании Волга — главная река страны. Хранит она память о былом, давнем и недавнем, отражает день сегодняшний в типичных его чертах. Никакая другая наша река не вплетена столь неотрывно, столь плотно в народную историю, как Волга.

Пятое десятилетие жизнь моя связана с великой рекой. Была она для меня рабочим местом от теремка на поросшей осокой низинке, где ее исток, до устья, до слияния с Каспием. О Волге — девять моих книг, написанных в разные годы. И все же не могу сказать, что знаю Волгу: она — вечное движение, непрерывные перемены.

И славный город Горький, с которого началась моя очередная — может, двадцать пятая, может, тридцатая — поездка на Волгу, с первых же шагов, едва я поднялся от речного вокзала на гору, подтвердил это.

Улицу Свердлова закрыли для транспорта и отдали пешеходам!

Прежде она называлась Большой Покровской. Эта

центральная городская улица не казалась тесной Нижнему Новгороду, где жителей было чуть не в пятнадцать раз меньше, чем в сегодняшнем Горьком. Она сложилась как типичная улица губернского дореволюционного города, причем города торгового, богатого — тем и интересна.

Здесь у входа в улицу бывшая городская дума. Внутри — картина, посвященная человеку высоких помыслов и высоких дел. Это известное полотно Константина Маковского: Козьма Минин призывает народ идти в ополчение, освобождать захваченную врагом Москву.

На улице — островки истории города. Несколько зданий связаны с именем Алексея Максимовича Горького. Странная старинная вывеска на крохотном, в два окна, домике: «Скоропечатная граверная мастерская М. И. Свердлова. Резьба печатей и производство каучуковых штемпелей».

Здесь в семье ремесленника-гравера родился Яков Михайлович Свердлов, с пятнадцати лет известный нижегородским рабочим как подпольщик «товарищ Андрей», а в тридцать два года по предложению Ленина избранный председателем Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета первого в мире государства рабочих и крестьян.

Улица Свердлова — напластование, смешение архитектурных стилей, следы модных увлечений и поветрий. Нижний Новгород не мелочился, не дешевил. Проект собора возле ярмарки заказал самому Монферрану, украсившему Петербург Исаакиевским собором. Театр драмы на Большой Покровской проектировал Шретер, перестраивавший Мариинский театр; знатоки находят черты сходства двух театральных зданий.

Тут банк, стилизованный под русский терем, с шатровым крыльцом, с узорными решетками, чеканкой, резьбой по камню. Роспись внутри здания выполнена по эскизам Ивана Билибина, ученика Репина, великолепного знатока русского фольклора, иллюстратора сказок и былин.

Теперь я как бы заново узнавал давным-давно знакомую улицу. Мог выйти на бывшую проезжую часть, выбрать удобное место и разглядывать то, что заинтересовало. Спокойно, как на выставке. Прохожие как бы ослабили ритм горячечной городской жизни.

А погожим вечером было и вовсе хорошо: что-то

вроде гуляния, забытого уже в больших городах неторопливого променада, когда и знакомого встретишь, и новости узнаешь, и с интересным человеком познакомишься, когда других посмотришь, себя покажешь...

Что, собственно, произошло? Ничего особенного. Просто теперь это твоя улица, пешеход. Переходи ее, где хочешь, не торопясь, не опасаясь ни свистка милиционера, ни визга тормозов.

Она живая, эта улица, она бойка и шумна, она не стала музеем, но теперь она куда доброжелательнее к человеку, не торопит, не дергает, не остерегает его. Будь я специалистом, быть может, написал бы исследование с таблицами и графиками, где бы были отражены изменения нервной нагрузки, кровяного давления, раздражительности от одного только сознания, что забавное изречение «пешеходов надо любить» может обрести черты приятной реальности.

Улица Свердлова — главная в волжской столице.

Не надо кавычек — Горький действительно столица, притягательный и неоспоримый центр волжской жизни. На волжских берегах немало больших и славных городов. Но, кажется, ни один из них на бурных поворотах истории не был в таком единстве, в такой слиянии с рекой, как Горький.

Он встал на высоком холме крепостью, защищавшей Русь и ключевой перекресток водных путей. С нижегородских стен дозорные просматривали и устье Оки. Отсюда, из Нижнего, отправлялись «судовые рати». Волга набирала силу и с упадком значения днепровского пути «из варяг в греки» стала первенствовать среди водных торговых дорог Восточной Европы.

Казалось, будто вольные волжские ветры будоражат свободолюбивый дух нижегородцев. Не раз поднимались они против монголо-татарских завоевателей. По дороге в здешний кремль у подножия зеленого холма видишь высеченные в каменной глыбе суровые лица предков и строку из летописи, что град сей «крепок зелено» и не одолеют его силы вражеские.

А в кремле — простое белое надгробье: «Козьма Минин», и склоненные над ним знамена народного ополчения, под которые в грозную для судьбы страны пору собирались не только нижегородцы, не только русские люди из Юрьевца, Решмы, Кинешмы, Костромы,

Ярославля и других приволжских городов, но и отряды татар, мордвы, чувашей.

Помните ли вы, что декабрист Павел Пестель, составитель «Русской правды», программы преобразований России, предлагал сделать Нижний Новгород ее столицей, поскольку, помимо прочего, «все воспоминания о древности нижегородской дышат свободой и прямой любовью к отечеству, а не к тиранам его»?

Город поразительно богат историческими воспоминаниями. В нижегородских хрониках — созвездие имен, которыми гордится отчизна. Для одних он был родиной, для других — перепутьем, временной пристанью. Нижний Новгород в биографиях Кулибина, Лобачевского, Сеченова, Попова... Пушкин, Шевченко, Толстой, Чехов, Бунин, Короленко, Успенский, Мельников-Печерский, Даль, Гарин-Михайловский — всех их жизненные дороги приводили в этот город.

Отец Ленина преподавал в местной гимназии. Владимир Ильич не раз приезжал сюда для встреч с нижегородскими марксистами.

Здесь родились Горький, Добролюбов, Свердлов.

И сколько существует город, Волга работала на него, а он — на Волгу. С давних времен по весне уходили отсюда караваны судов, груженных товарами для торгова. Отсюда нижегородцы растекались по дальним и ближним землям, смотрели, как люди живут, чем дышат, что полезное придумали. И слала Волга к Нижнему встречный поток, видел город гостей со всех волостей, дивился, вслушиваясь в непонятные разговоры, наблюдая незнакомые обычаи. А узнавать, понимать чужое — как это важно! Волга и тут была посредницей между издревле очень русским городом и разноплеменными обитателями Поволжья.

Машинная фабрика, созданная под Нижним в середине прошлого века, превратилась в гремевший на всю Россию Сормовский завод. Сормовичи строили для Волги все, в чем она нуждалась: первые железные суда, землечерпательные машины, первые двухпалубные пассажирские пароходы, шхуны для Каспия. Первые в мире теплоходы «Сармат» и «Вандал» — это тоже Сормово. В гражданскую войну сормовичи вооружали корабли волжской флотилии красных.

Став в год основания Советского Союза «Красным Сормовом», завод технически обновил волжский флот.

Он же строил флотилию для канала Москва—Волга. Со стапелей «Красного Сормова» были спущены крупные дизель-электроходы, речные ледоколы, а позднее корабли типа «река—море». Отсюда же разлетелись сначала по Волге, потом по другим нашим и зарубежным рекам первые суда на подводных крыльях.

Чтобы почувствовать сегодняшний пульс Волги, надо подняться на Откос, где бронзовый Чкалов как бы на грани двух стихий—воздушной и водной. В упоительных речных далях—корабли всех типов и размеров.

Я не раз принимался считать, сколько их в поле зрения—и через минуту сбивался со счета в движущейся массе. Навел справки: оказывается, горьковский рейд каждый час пересекают пятьдесят, семьдесят, а то и восемьдесят судов! Это если считать только солидный флот, без мелочи, всяких там катерков и моторок.

Горький еще и потому волжская столица, что здесь управление Волжским объединенным речным пароходством.

Пароходство... Мы привыкли к этому слову, хотя прогресс техники изменил его прямой смысл. Много ли пароходов осталось на наших реках? С главных железнодорожных магистралей паровозы практически ушли во все. Их перестали строить. На реках сегодня, наверное, тоже правильнее было бы говорить о теплоходстве.

Но по традиции сохраняется прежнее название. Оно—у входа в большое здание на проходящей неподалеку от речного вокзала улице Маяковского, где когда-то находился нижегородский гостиный двор, банки, конторы пароходчиков. Последнее время была она не то что в запустении, но в затянувшемся ремонте. Теперь выглядит обновленной, помолодевшей, и туристы с удовольствием шагают по ней к кремлевским воротам.

Здание пароходства примечательно само по себе. Оно облицовано зеленовато-белой глазурованной плиткой и украшено по фасаду двумя выразительными скульптурными композициями, олицетворяющими земледелие и промышленность. Возможно, их давно заменили бы какими-либо более подходящими для управления пароходством символами, если бы те, старые, не были сделаны по эскизам крупнейшего нашего скульптора Сергея Коненкова еще до революции.

В этом здании частенько бывал я в первые после-



военные годы, когда еще попадались на волжских плесах устаревшие заднеколесники «американского» типа: флот сильно поредел во время боев под Сталинградом, каждое музейное суденышко держали в строю.

С годами менялся флот, менялись люди. Но не менялось ощущение, что вот сюда, в диспетчерские, в пассажирские и грузовые службы, в кабинеты большого и малого речного начальства, сходятся нити управления огромным, сложным хозяйством. Тысячами судов, портами, речными вокзалами, переправами, судоремонтными заводами, вычислительными центрами, перемещением миллионов и миллионов тонн народного добра, рейсами волжских грузовых теплоходов в зарубежные страны.

Волга от ледохода до ледостава не знает отдыха. Да что там! И ледоход, и ледостав на некоторых плесах зависят не только от циклонов и антициклонов, от перемещения холодных либо теплых воздушных масс. Ледокольный флот вносит свои поправки. Ледоколы «Капитан Крутов», «Капитан Букаев» способны взламывать метровый лед. Это махины высотой с четырехэтажный дом. Таких будет несколько. Испытываются ледокольные приставки на воздушной подушке. Строятся грузовые суда с прочным противоледовым поясом.

В споре со льдами удастся выигрывать две-три недели, иногда — больше. А что такое лишняя неделя работы на каком-либо бойком, грузонапряженном участке Волги?

Но разговор, наверное, надо начинать все же не с миллионов тонн, как бы важны они ни были, а с почтителей великой реки.

Вам в пароходстве назовут цифру: обслуживаем свыше сорока миллионов волжских пассажиров в год. Это, разумеется, не только люди, путешествующие от Москвы, от Горького до Астрахани или Ростова-на-Дону, да еще в оба конца, но также и пользующиеся местными линиями.

Свыше сорока миллионов!

На большинстве крупных рек мира пассажирское движение либо дело давно минувших дней, либо поддерживается малочисленными прогулочными судами. Жизнестойкость же волжского пассажирского флота — в его приспособленности к новым требованиям жизни.

Еще в прошлом веке видные русские клиницисты говорили о Волге как о своеобразном курорте длиной в три с лишним тысячи верст.

Это было верно тогда, это вдвойне верно сегодня. Труд теперь часто связан со значительными нервными нагрузками, а жизнь в городах достаточно напряжена в разных отношениях. Так что «деловым пассажирам» нужна скорость, отпускникам — смена темпа, спокойная обстановка, простор и воздух.

Для первых — суда на подводных крыльях, преодолевшие порог речных скоростей и приблизившие их к железнодорожным. Этот революционный переворот в технике судоходства сравним разве что с появлением паровой машины.

«Ракеты», «Метеоры», «Восходы» образовали скоростную цепочку вдоль всей Волги для устойчивой и безотказной деловой связи между сотнями приречных пунктов.

На основе завоевавшей популярность «Ракеты» создано новое крылатое судно — «Ласточка». У него больше вместимость, скорость до девяноста километров в час, удобные салоны с кондиционированным воздухом, с защитой от шума моторов. Разрабатываются проекты полукраноплана, способного развивать скорость до ста пятидесяти километров в час.

Сегодня Волга располагает пассажирскими судами, на которых можно путешествовать не только с пользой, но и с наслаждением. Равного этому флоту нет ни на какой другой реке планеты.

Его ядро — лайнеры, предназначенные для дальних рейсов. Лишь шестую часть из них можно условно отнести к старым.

Еще недавно многие из нынешних «стариков» считались лучшими судами Волги. Но за последние несколько лет на плесах появились теплоходы новых серий, построенные по советским проектам главным образом за рубежом. Их, в частности, поставляет верфь в чехословацком городе Комарно. Эти суда можно назвать представителями второго поколения кораблей, построенных по заказам Советского Союза.

Крупный поставщик Волги — Германская Демократическая Республика. Новые корабли — четырехдечные, или, как их называют пассажиры, четырехэтажные. Они курсируют на самых популярных линиях: между столи-

цей и Ленинградом, между Москвой, Ленинградом и Астраханью, а также Ростовом-на-Дону.

Вынашивается идея создания лайнеров типа «река — море», пригодных для сквозных пассажирских рейсов из волжских портов в черноморские, каспийские, балтийские. Скажем, линия Москва — Волга — Сочи. Или Москва — Волга — Ялта. Возможны также рейсы волжских лайнеров до Баку и Риги.

Пассажирские суда — родовая волжская аристократия. Обычно с них и начинаются все разговоры: ведь у большинства из нас психология пассажиров. Перевозки грузов, мы понимаем это, — дело, конечно, важности первой. Но нас-то влечет не трюм грузового теплохода, а милая сердцу каюта плавучего отеля...

Волжские верховья, волжские притоки, сохранившие очарование не морского, но речного пейзажа — с островками, чаечными отмелями, порой сближающимися до узкого коридора зелеными берегами, — все заметнее привлекают любителей природы. Рейсы по этим рекам есть в расписании, только бывает, что ходят там пароходы, построенные раньше, чем слово «турист» появилось в широком обиходе. Конечно, есть своя прелесть и в путешествии на таком суденышке, особенно для молодежи: экзотика, романтика минувших дней.

Видел нынешним летом в Горьком у речного вокзала, который уже давно страдал от перегрузки и теперь реконструируется, теплоход «Валерий Брюсов». Новехонький, один из первых пяти, построенных крупным государственным концерном «Фест-Альпине» на австрийской верфи в Корнойбурге, близ Вены. Эта серия названа именами поэтов. На «Валерии Брюсове» мне сказали, что в Австрии только что спущен на воду «Михаил Светлов».

Суда не так велики, а главное, свободно проходят там, где обычный волжский лайнер начнет скрести дно. По комфортабельности же ни в чем не уступают волжским богатырям.

Для детворы главное развлечение — автоматические двери. Приближаешься к ним — они услужливо, бесшумно распахиваются. Опасливо юркнул в них, оглянулся: двери-умницы закрылись сами собой.

«Валерию Брюсову» открыта дорога от Калинина. Сквозные волжские рейсы начинаются теперь близко к верховьям реки.

Я начал свой рассказ с волжской столицы. Городом Горьким кончается Верхняя Волга. Дальше, до впадения Камы, будет Средняя, затем Нижняя, заканчивающаяся дельтой.

Часть Верхней Волги — северная дуга великой реки, где белые ночи высвечивают по берегам темные ельники. Это край ее возмужания, превращения ручейка в широчайший разлив Рыбинского моря, в полноводные плесы, доступные кораблям морского плавания. Отсюда Волга ветвится каналами к Москве, к Балтике, к Белому морю.

Здесь города, под обомшелыми стенами которых в жестоких сечах звенели мечи, города, едва не ровесники «Слова о полку Игореве» — и как не вспомнить, что единственный список этой жемчужины мировой поэзии был найден в Спасо-Преображенском монастыре Ярославля.

По верхневолжским берегам древний Углич, существовавший задолго до нашествия Батыя, и Дубна, «Атомград» со знаменитым Объединенным институтом ядерных исследований.

Здесь индустриальный город Андропов, бывший Рыбинск, известный в прошлом как «бурлацкая столица».

Именно к верхневолжскому побережью выходит «Золотое кольцо», маршрут для советских и зарубежных любителей древнерусской архитектуры. Он начинается и заканчивается в Москве. На приволжской части кольца — почти половина его шедевров.

По мнению знатоков, Ярославль памятниками древности может соперничать с Флоренцией. Фрески костромского храма Воскресения не уступают соборам Московского Кремля, а Ипатьевский монастырь стал всеобщим известным музеем-заповедником. В Костроме — великолепный комплекс русского классицизма.

Не только Углич, но и расположенный возле него монастырь Николо-Улема — многие ли слышали это название? — включены в маршрут кольца. Так же, как Плес, Тутаев, Красное-на-Волге.

И все это не только памятники древности, но и ме-

ста становления российской государственности, места, о которых говорят как о питомнике русской культуры. Кроме того, бережно храня заповедную старину, крупные приволжские города «Золотого кольца» прославлены развитой индустрией и высоким уровнем культуры.

На Верхней Волге — родные места Салтыкова-Щедрина; Карабиха, с которой столько связано в творчестве Некрасова; Щелыково, где Островским созданы «Бесприданница», «Волки и овцы», «Таланты и поклонники», «Последняя жертва»... Островский не раз проехал по великой реке. Помните ли вы крылатые фразы театроведа С. А. Юрьева: «Разве «Грозу» Островский писал? «Грозу» Волга написала!»

Так неужели все это не достойно подробного рассказа? Тут и знак вопроса кажется лишним. Не только достойно, но и рассказано в сотнях, как не в тысячах книг! И если я позволяю себе назвать, бегло обозначить лишь немного, то вовсе не потому, что не люблю или не знаю Верхнюю Волгу.

...Бронзовый Алексей Пешков присел на большой камень у края склона к Волге. Он в косоворотке, в тяжелых сапогах, словно покрытых пылью. Оперев руку на трость-посох, глядит не наглядится на плавное течение вод. Он словно прощается на время с родным Нижним, чтобы отправиться в дальнюю дорогу.

Мы знаем с его слов: ходил он по Руси, подгоняемый желанием видеть, где он живет, что за народ вокруг него.

И он увидел страну, узнал ее народ. В стороне от камня, на котором сидит молодой странник, — две сросшихся воедино стелы, на которых как бы итог долгих жизненных наблюдений великого писателя, дожившего до превращения своей родины в страну социализма. Вот слова, выбитые на них:

«Моя радость и гордость — новый русский человек, строитель нового государства».

«...Товарищ! Знай и верь, что ты — самый необходимый человек на земле. Делая твое маленькое дело, ты начал создавать действительно новый мир».

Этот мир огромен и многолик, Поволжье — лишь его частица. Одна из черт нового мира — содружество, сближение народов. Вот к чему мне хотелось присмотреться пристальнее!

И, готовясь в путь, я отметил для себя на карте лишь несколько мест. О них — крупным планом, подробнее. О других — беглые наброски. Не вся Волга, не все Поволжье, не все республики и города. Зачем пытаться объять необъятное!

А саму Волгу попытался увидеть, как говорят, «в свете главных ее проблем». Тех, о которых спорят сегодня и едва ли доспорят завтра.

Волга всегда была рекой-труженицей. Временами брала она на себя немалую долю всех российских перевозок. Другие виды транспорта позднее уменьшали эту долю, однако рабочая Волга и сегодня очень заметна в грузообороте. Возит все: уголь, хлеб, лес, руду, соль, строительные материалы... Заводское оборудование, «Жигули» (есть судно-автомобилевоз), овощи, фрукты...

Волга ослабила напряжение на некоторых железных дорогах, взяв на себя доставку нескольких миллионов тонн грузов, под которые обычно подавали вагоны. Это ей по силе: новые глубины, новые методы судовождения, новый флот.

Толкачи водят большегрузные составы из стандартных секций. Девять, восемнадцать, двадцать четыре, а то и тридцать две тысячи тонн. Пущен в серию составной сухогруз «Волжский». Сам берет в трюмы пять-шесть тысяч тонн да еще толкает приставку едва не такой же грузоподъемности.

А флот «река — море», не боящиеся морской волны специальные сухогрузные суда и танкеры? От первых пробных выходов на морские трассы до регулярной транспортной работы в Каспийском, Средиземном, Балтийском морях, до экспресс-рейсов в Англию, Францию, Федеративную Республику Германии, Португалию. Об Италии и говорить нечего: сколько оборудования в свое время доставили оттуда без перегрузки прямо в порт Тольятти, к причалам Волжского автозавода!

Волге как каскаду водохранилищ, если считать от пуска первых гидростанций, примерно полвека. Волге как водному пути — по крайней мере несколько тысячелетий.

Что же такое волжский путь середины восьмидесятых?

С Вячеславом Александровичем Иваницким, одним

из старейших волжских путейцев, мы встречались много лет назад в низовьях Енисея. Однажды он обиделся на меня за какие-то излишне резкие и, возможно, несправедливые суждения, и это долго мешало встречам на Волге. Давно уже забылись причины размолвки, но какая-то душевная царапина осталась, и теперь, после долгой разлуки, мы не стали вспоминать о енисейских дальних плесах, а сразу перешли к делу.

— Да, Волги не стало как реки в естественном состоянии. И водорослей до черта. Но там, где прежде суда садились на мель, они идут с полной нагрузкой. Морякам всегда желали в напутствие: «Семь футов под килем!» Заметьте, морякам! Но что такое семь футов? Два метра с небольшим. А путейцы дают волгарям четыре. По всей Волге. Это гарантированная глубина. Четыре метра открыли Волгу морским кораблям. Внутренний водный путь с морским глубоким фарватером — такое может полностью оценить только специалист-транспортник.

— Но, Вячеслав Александрович, не слишком ли дорогой ценой оплачены эти четыре метра?

— Если бы речь шла только о глубинах — спору нет. Однако не речники, а энергетики лидировали на Волге в годы главных ее преобразований. Считали не метры глубины, а киловатты и киловатт-часы. Я знаю, теперь говорят: зачем плотины, зачем гидростанции? Можно было предвидеть новые источники энергии. Допустим, что можно. Но в том-то и штука, что и сегодня да, я думаю, и в ближайшие полвека при самом бурном развитии атомной энергетики гидростанции сохранят свою почти незаменимую роль в энергосистемах. Поговорите об этом со специалистами-энергетиками.

У меня впечатление, что мой собеседник устал доказывать очевидное для него (и для его единомышленников) тем, кто хотел бы и Волгу сберечь, и все выгоды от ее преобразования получить каким-то чудесным образом. Каким? Попробуйте услышать на это разумный ответ!

Иваницкий — путеец. Капитанов знают все, когда-то, до появления летчиков, капитанский мостик был мечтой мальчишеского племени, обитавшего по берегам больших рек. А путеец, речной к тому же... Это что, бакенщик? Речной философ и мудрец, зажигающий керосиновый фонарь, чтобы суда не сбились с пути, а потом

рассказывающий байки у костра, над которым в котелке булькает янтарная стерляжья уха?

Нет теперь на Волге ни бакенщиков, ни, увы, стерляжьей ухи. То есть стерлядь не то чтобы вовсе вывелась, но в иных плесах стала редкостью, не так ли?

— Стерлядь — редкость? А керосиновый фонарь? — вскинулся Иваницкий. — Создаем музей истории путевых работ, объявили розыск по всей Волге. Хотели уж было мастерить по старым снимкам, но нашли все же на сеновале в одной деревеньке. А вот землечерпалкам, вернее, землесосам суждена еще долгая жизнь. Строим машины второго поколения, мощные и совершенные. Нужны не только для работ на фарватере. Смотрите, сколько нефтепроводов и газопроводов пересекают Волгу! Кто для них должен рыть траншеи, особенно на широких водохранилищах?

Доморощенных философов-бакенщиков заменили путевые мастера. Я встречал их на волжских плесах. У мастеров — быстроходные катера и дипломы о среднем техническом образовании.

Иваницкий увлечен историей путевых работ на Волге. Собрал хорошую библиотеку — редкие книги, отчеты съездов русских деятелей по водным путям: сколько значили эти пути в истории страны! У Иваницкого немало добровольных и преданных помощников. Потомственный волгарь, великолепный знаток флота Сергей Павлович Винокуров, собиратель волжской старины, соорудил для музея десятки моделей судов, уже исчезнувших с плесов.

Я с Сергеем Павловичем в многолетней переписке. Не дай бог в каком-нибудь очерке спутать теплоход с пароходом, ошибиться в переименованиях судов (а некоторые меняли название четыре-пять раз). Тотчас гневное письмо: как же так, грубая, недопустимая, непростительная ошибка...



## Мосты, метро, атомная котельная, ЭЖК...

---

Зная привязанность горьковчан к Волге, я удивился, услышав от одного местного крупного работника, человека не так уж и молодого, что недавно он впервые по-настоящему прокатился по реке.

— Да, до самой Астрахани. Проехал — душа оттаяла. Могуч человек! Ну, может быть, прежде было больше живописных уголков, тут мне лично сравнивать не с чем: Но сколько человеком наработано! Плотины, гидростанции, набережные, моря. Простор, ширь!

Выше города — Горьковское море. Его плотина сравнительно далеко, возле Городца. От того моря Горькому никаких хлопот.

Теперь снизу начинает подпирать волжскую столицу самое молодое море каскада — Чебоксарское. Тут дело серьезнее. Хотя подпор воды возле города и невелик, защищаться от нее надо.

Ни для кого это не новость, все давным-давно было рассчитано и запроектировано: укрепление берегов, возведение дамб, строительство насосных станций, сооружение водостоков и дренажа в низинных частях города, которые затапливались прежними буйными паводками. И многое сделано. А многое — нет.

Море же бесконечно ждать не может. Оно идет к Горькому. Высота подъема воды невелика. Но и она уже меняет природу берегов.

Я видел рождение пяти из восьми морей волжского каскада. И прихожу к мысли, что отрицательное отношение к возведению новых гидростанций — прежде всего следствие хронических неполадок в зонах затопления.

Ведь это уму непостижимо, как Горький, город с могучим индустриальным потенциалом, не смог справиться с относительно небольшими и абсолютно необходимыми работами, которые с каждым часом, с каждым десятком сантиметров подъема морских вод усложняются и удорожаются.

А ведь Горький давно старался беречь Волгу и Оку.

Он создает сложную и дорогую систему сооружений для очистки своих бытовых и промышленных стоков, чтобы были светлее волжские воды. Это не эталон чистоты. здешней воде далеко до байкальской, но перемены к лучшему бросаются в глаза.

А забота горьковчан о мостах?

Самый длинный, через Волгу, виден с палубы лайнера еще на подходах к городу. Он сооружен при строительстве железной дороги. Постройка же настоящего моста через Оку, заменившего понтонный, была таким событием, что на торжества приехал «всесоюзный староста» Михаил Иванович Калинин.

Тот окский мост, бывшая гордость горьковчан, давно расширен и перестроен. Постепенно он снова перестал справляться с грузопотоками между центром и заречьем. Построили через Оку второй—мало. Воздвигли третий, Мызинский. Оригинальный замысел, смелые решения: клееные железобетонные конструкции, размещенные не горизонтально, как у большинства мостов, а с некоторым уклоном от нагорной части к заречной равнине. Сверх всего—большая пропускная способность. И что же?

Разгрузили центральную часть, избавились от пробок. А город растет. Надо пропускать транзитные потоки в обход города.

И вот коротенькая газетная заметка: «В Горьком строится новый, пятый по счету, мост через Оку. Он представляет собой часть отрезка автомобильной дороги Москва—Горький—Казань. Длина нового моста один километр, ширина—30 метров. С пуском проложенной к нему 16-километровой объездной магистрали в Горьком станет меньше транзитных автомашин».

И все. Несколько строчек. Новый мост—что за диво? Даже строительству горьковского метро печать уделяет далеко не столько места, сколько отводила первое время.

Сегодня метрополитен действует в девяти городах страны, а в пяти полным ходом прокладываются трассы первой очереди. Впереди среди «новичков»—Горький и Новосибирск, давние соперники в росте численности населения, дающего победителю право именоваться «третьим городом» Советской России после Москвы и Ленинграда.

Первая очередь прокладывается между Московским вокзалом и Автозаводским районом Горького.

Что такое Автозаводский район? Город в городе, свыше трехсот тысяч жителей. Его начало — горьковский автозавод.

Теперь это производственное объединение «ГАЗ». Гордая марка — стремительный олень. Она на многих миллионах машин, легковых и грузовых. Двухмиллионный легковой автомобиль сошел с заводского конвейера еще в 1982 году. В этой бесконечной веренице были «эмки», «газики», «Победы», «Волги», «Чайки»... Пока заключает ее новая модель «Волга» ГАЗ-24-10. Пока... В работе — другие новинки.

Основная продукция объединения — грузовики. Тут счет многие миллионы. Не буду перечислять их модели, начавшиеся со знаменитой полуторки ГАЗ-АА, труженицы первых пятилеток. ГАЗ последнего выпуска тянет с прицепом девять тонн, развивая скорость девяносто километров в час.

Остается добавить, что объединение вступило в период глубокой реконструкции, коренного технического перевооружения. Двенадцатая пятилетка станет для него нелегким временем, когда без остановки производства, на ходу первенец советского автомобилестроения должен быть оснащен оборудованием последнего поколения, в том числе новейшими автоматическими линиями станков с микропроцессорным управлением, роторными линиями, промышленными роботами. Это позволит коллективу объединения обновить, модернизировать все выпускаемые машины, освоить выпуск новых марок.

Но хочу вернуть читателя в мир кирки, лопаты, тачки, «козы», на которой по шатким лесам таскали кирпичи. К колыбели гиганта. В 1930 год. На то место, где сейчас корпуса объединения «ГАЗ» и где возле пригородной деревни Монастырки было выбрано место для строительства автозавода.

Туда собирался люд со всего Поволжья. Из деревеньки на Ветлуге пришел робкий крестьянский паренек Александр Бусыгин, будущая всесоюзная знаменитость, стахановец, кузнец, превзошедший лучших мастеров завода Форда. Шли артелями с Ярославщины, Смоленщины, из костромских деревень — народ, к отхожему промыслу привычный.

Ну а как люди из молодых республик Поволжья?

Нижний Новгород был знаком им со времен бурлачества, когда, впрягшись в ярмо, тянули они груженные товаром купеческие расшивы к песчаному берегу, где шумела нижегородская ярмарка. То был привычный путь, знакомый труд.

Но первая пятилетка всколыхнула самые дремотные уголки. В той же Чувашии расторопные смельчаки покидали деревню, шли на лесопильные и деревообрабатывающие заводы, на строительство фосфоритного завода. Все это было под боком, у себя дома.

И вдруг слух: в Нижнем начинают строить автомобильный завод! Да в Чувашии и автомобилей не видели, разве что две-три машины в столице, в Чебоксарах! А в самом Нижнем незадолго до революции было шесть автомобилей, и губернатор издал приказ «О запрещении езды на автоматических машинах со скоростью более 12 верст в час».

Можно понять робость и нерешительность тех, кто покидал насиженные места ради пустыря под Нижним Новгородом, где — и об этом-то они были слышаны от разведчиков-ходовоков — люди теснятся по баракам, а то и бедуют в палатках. Все же четыре тысячи «лапотников» отправились на стройку.

Четыре тысячи? Вроде бы мало. Однако к тому времени на всех предприятиях республики было немногим больше восьми тысяч рабочих.

Приезжие из Чувашии сразу попали в круговерть стройки. Уже укладывали железнодорожные пути, мостили дороги, тут и там землекопы рыли котлованы. Еще оставались следы деревни Монастырки с мельницей на пригорке, но уже начинали отстраиваться Восточный и Западный поселки, поселок у Оки, прозванный Гаванью, или Гаванским, где днем и ночью разгружались пароходы и баржи. Был и Американский поселок, причем там действительно жили американцы — инженеры, консультанты.

На торжественной закладке завода в фундамент кузнечного цеха замуровали акт, где было сказано, что «в период великого подъема Союза ССР на базе героической борьбы рабочего класса... Правительством рабочих и крестьян решено — построить в течение пятнадцати месяцев на территории Нижегородского края первый в Союзе Социалистических Республик автозавод».

Построили за семнадцать.

Торжество закладки состоялось 2 мая 1930 года. 1 октября того же года был положен первый камень литейного цеха — последнего из основных цехов.

Горячее это было время! Как-то поздним осенним вечером к берегу причалили баржи с песком и цементом, в которых очень нуждалась стройка. Газета тех лет писала:

«800 молодых строителей в едином порыве двинулись в гавань, чтобы ликвидировать образовавшуюся «пробку».

Ночь. В непроглядной темноте веселый говор, шум, песни.

Сердито плещется Ока. Свирепствует пропитанный сыростью ветер. Вот уже залязгали первые лопаты. По гибким сходням люди, сгибаясь под тяжестью мешков и ящиков, торопливо выносили с барж драгоценный груз. Случилось так, что не всем хватило инструмента.

— Стоим, работы нет! — раздаются настойчивые возгласы.

Кто-то высказал мысль — отправить ребят на отдых. Шумно, дружно запротестовали.

— Домой не пойдем. Посылайте разгружать вагоны!

И двести человек, как один, отправились на выполнение другого срочного задания.

Всю ночь бригады работали в гавани. А утром, вместе с другими рабочими, без отдыха, снова вышли на работу».

В газете назывались наиболее отличившиеся. Судя по именам и фамилиям, среди них были люди из разных мест Поволжья. В том числе башкиры, чувашаи, татары.

Татария в те годы сама обростала новыми предприятиями. Среди них была, например, Казанская теплоцентраль, включенная в список 518 важнейших строек первой пятилетки. Ленинград посылал ей турбины, Магнитогорск и Березники — лучших монтажников и бетонщиков. Сооружался крупнейший в Европе комбинат для выделки мехов. Строился большой химический завод.

И при таком размахе стройки на своей земле лишь в первую половину 1931 года республика дала путевки 53 тысячам рабочих. Ударные бригады отправлялись не только в Нижний Новгород. Ехали на Днепрострой, на

Магнитострой. Одно время среди строителей Магнитки каждый третий был приезжим из Татарии.

Именно там прославил свой народ бригадир Хабибулла Галиуллин, установивший на бетонировании насосной станции мировой рекорд. Трудовой подвиг его бригады нашел художественное отражение в романе побывавшего на стройке Валентина Катаева «Время, вперед!».

Критики упрекали автора — мол, некоторые характеры у него схематичны, образы героев недостаточно ярки. У меня же в памяти осталось ощущение воодушевляющей новизны самого духа времени, которое, думаю, и было главным достоинством романа.

Я работал тогда на стройках как изыскатель и стал свидетелем поистине небывалого до той поры перекраивания экономической карты страны.

Общий подъем и общие, почти нечеловеческие трудности сближали людей. Ослабевали предрассудки, расшатывались межнациональные перегородки. Наверное, Хабибулле Галиуллину завидовали: его наградили орденом Ленина, что в те годы было редкостью. Но завидовали не татарину Галиуллину, а ударнику Галиуллину.

Его до сих пор помнит Татария. Не забыт он и в Магнитогорске, где есть улица Галиуллина.

В потоках массового передвижения туда, где хозяйственной стратегией партии определялась очередная «горячая точка», преобладали русские. Не только потому, что они вообще численно преобладали в стране, но и потому, что в годы первых пятилеток в массе своей отличались наибольшим опытом и умением, а за долгий исторический путь выработали удивительную приспособляемость к самым различным условиям, терпимость по отношению к непривычному быту, обычаям других народов, готовность ближе сойтись с ними.

Часто говорят: «Волга — река братства», «Волга — река дружбы народов». Это верно и точно. Вот только иногда уж очень упрощенно представляем мы величайшее и вовсе не легкое завоевание.

Читаем: на такой-то стройке трудятся представители 32, 47, а то и 69 национальностей. Но ведь важно не столько их число, сколько то, глубоко ли прониклись люди общностью дела, дружны ли на работе и в быту.

На примере некоторых народов Поволжья мне хочется проследить, как, начавшись с первых лет Совет-

ской власти, укрепившееся в гражданской войне, в годы первых пятилеток, сплочение людей во имя общенародных целей, общих идеалов стало в дальнейшем обычным, естественным, повсеместным.

Сегодня узбеки едут на исконные русские земли, в Нечерноземье, чтобы показать, как ухаживать за поливным полем. Азербайджанцы — свои люди на сибирском нефтяном Севере. Байкало-Амурская магистраль притянула к себе молодежь из всех республик.

Я проехал по некоторым ее участкам. Станции всем обликом своим говсрят тебе: вот Грузия, вот Узбекистан, вот Литва, это, конечно, Украина, а тут потрудились молдаване... И Волга, ее посланцы, тоже здесь же, на БАМе, только приметы их труда не так броски внешне, как дагестанская чеканка или розовый туф Армении.

Но вернемся в волжскую столицу.

Шесть станций первой очереди горьковского метро открыли двери незадолго до начала двенадцатой пятилетки. От Московского вокзала поезда бегут к станциям «Чкаловской», «Ленинской», «Заречной», «Двигатель Революции», «Пролетарской». Они пересекают под землей три наиболее оживленных района города со сгустками промышленных предприятий. В недалеком будущем откроется движение до «Автозаводской».

Что касается привокзальной «Московской», то она построена на двух уровнях. Здесь линию первой очереди пересечет Сормовско-Нижегородская. Горьковчанам не придется путешествовать по длинным переходам подъем или спуск на другую платформу — вот и вся пересадка.

Метрополитены Поволжья — это не только Горький Метро строят в Куйбышеве. Скоро пуск первой очереди. В перспективе — 12 станций. В Волгограде — метрам скоростной наземно-подземный трамвай. Длина трассы — тринадцать километров. Скорость движения почти как на обычных подземных дорогах.

Но разве метро — единственная примета освоения новинок научно-технического прогресса в хозяйстве большого приволжского города, в быту его обитателей?

Одним из первых в стране Горький строит атомную станцию теплоснабжения.

— Не спутайте, пожалуйста, с атомной теплоцент-

ралью,— предупреждали меня.— Теплоцентраль — это электроэнергия и тепло. У нас только тепло. Этакая, знаете ли, атомная котельная для района, где живут триста — триста пятьдесят тысяч человек. Позакрываем все мелкие котельные — представляете, как очистится воздух? И какая экономия органического топлива — мазута, угля? А разгрузка транспорта?

Для безопасности и надежности работы атомных станций прилагается не меньше усилий, чем при подготовке полетов космических кораблей. Многочисленные исследования доказали, что традиционная тепловая электростанция, сжигающая уголь, наносит гораздо больший ущерб окружающей среде, чем атомная равной мощности. Разумеется, при строжайшем соблюдении правил сооружения и эксплуатации.

Пусть вероятность аварии АЭС ничтожна, однако ее нельзя исключить вовсе. Абсолютно безопасных энергетических установок в мире не существует. Паровые машины действуют уже с XVIII века, они бесконечно видоизменялись и совершенствовались, но и тут не достигнут идеал полной безаварийности.

На атомных станциях теплоснабжения, помимо прочего, используются страховочные железобетонные колпаки, способные выдержать даже прямой удар потерпевшего аварию и упавшего на них самолета.

Еще в пятидесятые годы казалось, что Горькому для застройки новых районов свободной земли хватит надолго. Но город расширяется весьма быстро. Недавно началось сооружение 18-этажных жилых домов из легкого монолитного керамзитобетона, которые позволяют как бы уплотнить застройку.

Для первых домов повышенной этажности выбран Автозаводский район. Керамзитобетон легок, хорошо сохраняет тепло в квартирах. Строительство ведется прогрессивным поточным способом.

Немалый интерес у горьковчан вызывает ЭЖК — экспериментальный жилой комплекс.

Само по себе дело не новое. Экспериментальные кварталы и целые жилые массивы строятся в ряде городов.

Для Москвы это, в частности, Крылатское, первая очередь которого уже заселена.

Горьковский ЭЖК — в заокской части, по дороге к Сормово, только ближе к Волге, к бывшей нижегород-



ской ярмарке. Места эти я хорошо знал: захудалая застройка, бараки, щитовые домики, мелкие предприятия, ближе к берегу — лесные склады. Старье пошло на снос.

Под экспериментальный жилой комплекс выбрали низину. Землесосы погнали туда грунт, чтобы поднять поверхность на шесть-семь метров. В почтительном отдалении от площадки — многоэтажки обычной застройки. Как бы остановились в ожидании: посмотрим, что там будет...

Главный архитектор города Вадим Васильевич Воронков:

— Полагаем, что будет один из наиболее завершенных и благоустроенных жилых массивов Горького. Расчет на двадцать пять — двадцать шесть тысяч жителей. Идем в высоту, часть зданий поднимем до двадцати четырех этажей. Но будут и девятиэтажные, будут дома террасного типа в три-четыре этажа. Важно их гармоничное, целесообразное сочетание, привлекательное для глаза. Вдоль Волги запроектирована набережная — широкая, с декоративными растениями. Композиционно комплекс разворачивается на кремль.

Здания располагаются так, чтобы одно не заслоняло другое. Видите, здесь волжский судовой ход близко от берега, вон как густо идут корабли. Значит, пляжи не построишь. Но разве можно лишить живущих у реки радостей, которые дает вода?

Я соглашаюсь, что это было бы жестоко и сильно снижало бы право нового района считаться образцовым.

— Вот-вот. Но если не Волга, то что же? Пожалуйста, Мещерское озеро. Да, оно было изрядно запущенным. Отдали в чистку. Углубили, вычерпали ил. Намыть песчаные пляжи — не проблема. И оставим все открытым для солнечных лучей. Чем ближе к озеру — тем меньше этажность. Детские сады и школы — двухэтажные.

— Говорят, что...

— Знаю, знаю, о чем вы... Говорят, будто возводить наш экспериментальный комплекс помогут строители из ГДР. А на самом деле — лишь постоянный обмен идеями и опытом. Прежде всего — между Горьким и Магдебургом. Там тоже застраивается экспериментальный район. Разработана единая концепция, одобренная нашими и немецкими товарищами. Касается это, в частно-

сти, уровня комфортности, гармонии жизненной среды. Разумеется, с Магдебургом постоянная деловая связь, обмениваемся делегациями, смотрим, как идут дела друг у друга.

Проектирует комплекс Москва, строят горьковчане. Вот некоторые особенности ЭЖК, разработанного Центральным научно-исследовательским и проектным институтом типового и экспериментального проектирования жилищ.

Кроме основной магистрали — улицы-бульвары, предназначенные для пешеходов и подъезда личного транспорта. Гаражи — преимущественно подземные. Вариантный тип квартир: они различаются по площади, по планировке. Будут квартиры как традиционного типа, так и двухэтажные, причем с раздвижными перегородками или многостворчатыми дверями. Они позволяют буквально в считанные минуты менять внутреннюю планировку.

Разумеется, для создания многоквартирного жилья потребовался особый домостроительный комплекс с использованием гибкой технологии. С него и начали.

Четыре года назад на строительной площадке действовали только землесосы, усердно и мощно намывавшие песок. Что же изменилось там с тех пор?

Я похвалился, что хорошо знал этот район. Летом 1985 года получилось у меня так, что посмотреть ЭЖК собрался только перед самым отъездом, в субботний день. Ну да ведь это недалеко, успею.

И надо же — в спешке сел не на тот троллейбус. Он привез меня к Московскому вокзалу. Вот где столпотворение вавилонское! Именно тут формируется один из новых жизненных центров волжской столицы, причем реконструируется весь ближайший район.

Строительство метро в городе с давно сложившимися грузопотоками вообще штука не простая. А здесь, в тесноте привокзальной площади, оно совпало со скрещением нескольких линий разных видов транспорта.

Короче, я оказался подле Мещерского озера с большим опозданием. Да, его вычистили, лежит оно таким небесно-голубым огурцом среди желтых песков. Вбиты первые сваи набережной, над водой перекинут мост-временка.

Неподалеку городок строителей, небольшой и очень чистый, как бы временная вывеска ЭЖК. Магдебург

обогнал Горький, здесь основные здания лишь прорастают из песка, с которым строителям ГДР возиться не пришлось. Среди первых «ростков» — столовая, капитальная, сложенная из красного кирпича. Она готова полностью. По бетонным каркасам зданий строящегося общественного центра — школа, спорткомплекс, АТС — пока еще трудно составить представление об его общем облике. На макете в архитектурной мастерской он смотрится отлично.

Что ж, поживем — увидим. Хотелось бы поскорее...

## Навстречу морю

---

Отправляюсь из Горького к Чебоксарам. Хочу пройти этот плес без спешки.

Город дивно смотрится с реки: вскинулся в гору, по зеленому склону красные кирпичные стены кремля, островерхие башни. От высот нагорной части величаво спускается к водам парадная лестница.

Теплоход скользит уже вдоль бывшей окраины. Расположенный в полугоре Печерский монастырь, чья родословная начинается 1330 годом, реставрируют. Постройки прошлого столетия, где располагались монашеские кельи, дадут приют туристам. Тут море сулит перемены приятные, к его приходу проложили канал новой спортивной зоны.

Уж и Печерского монастыря не видать, от речного вокзала убежали далеко, а город знай выдвигает к реке красно-белые громады новых микрорайонов. И до чего же плотна сама речная жизнь! Помните, в «Одноэтажной Америке» Ильфа и Петрова: «Всегда почему-то казалось, что океанская дорога между Старым и Новым Светом очень оживлена, что то и дело навстречу попадают веселые пароходы с музыкой и флагами. На самом деле океан — это штука величественная и пустынная, и пароходик, который штормовал в четырехстах милях от Европы, был единственным кораблем, который мы встретили за пять дней пути».

Три десятилетия спустя мне довелось пересечь океан по тому же маршруту, и нам повезло еще меньше: за весь путь от Нью-Йорка до Европы с борта знамени-

нитого лайнера «Квин Елизабет» не было заметно ничего, кроме катившихся под осенним небом скучных волн.

На сегодняшней Волге видишь то, чего недостает океану: множество густо идущих навстречу друг другу судов, причем среди них предостаточно веселых туристских лайнеров с музыкой и флагами. Однако они — существа легкомысленные, по-своему праздные, они для отдыха и путешествий.

А рабочую Волгу представляют «Волгонепти» и «Волго-Доны», корабли серьезные, крупные, строгих очертаний. Они идут и идут, властно рассекая воду, мощные, стремительные, испытанные штормами и ледоходами.

Это флот, неведомый прежней, классической Волге. Как и толкачи с высокими рубками-башнями, замыкающие собой целый состав тяжело груженных барж. На прежней Волге сидеть бы всем этим армадам на мелях и перекатах, а уж о расхождении при встрече на узком извилистом фарватере не могло бы быть и речи...

Чебоксарское море идет на подъем, и чем дальше от Горького, тем это заметнее. Метр за метром, и уже близок день, когда окажется оно в заранее определенных границах. Тянутся вдоль берегов высокие желтые дамбы, защищающие луговые низины и приречные поселки. Как в Голландии — над песчаными валами видны только крыши.

А вон и сам Макарьев показался из-за мыса. На Волге что ни плес — история. У Макарьевско-Желтоводского монастыря облик мощной крепости. Монастырь и сооружался в XVII веке как крепость. Прославила же его ярмарка, которая располагалась под защитой стен и стягивала товары не только со всей Руси, но также из сопредельных стран. И когда позднее перенесли всероссийское торжище в Нижний Новгород, ярмарка долго сохраняла название Макарьевской. Помните путешествие Онегина, попавшего в Нижний: «...перед ним Макарьев суетно хлопочет, кипит обилием своим»?

Монастырь и прежде стоял в неосторожной близости к воде, которая в половодье подбиралась к его стенам. Теперь пришлось бы ему и вовсе плохо, если бы не возводили вокруг бывлой крепости новую дамбу с железобетонными плитами и берегоукрепительными сооружениями.

Чебоксарскому морю позволено зайти Макарьеву в тыл, оторвать его от коренного берега, но сам монастырь, который попутно основательно реставрируют, будет и впредь радовать любителей волжской старины. Если, конечно, «защитники» Макарьева поторопятся с бетонированием дамб, с пуском насосной станции.

Дамбы, дамбы... Они — лишь часть инженерной защиты, которая включает подсыпку берегов, дренаж, посадку кустарников, корнями крепящих откосы, строительство насосных станций для откачки фильтрующихся вод и многое другое.

В строительной смете Чебоксарской ГЭС расходы на инженерную защиту составили едва не половину всех расходов — и это примета наших дней. Горько, что такой же приметой стало отставание с подготовкой зоны затопления. Так происходит не только здесь. До поездки на Волгу видел я мертвые леса, поднимающиеся над водами Енисея и Ангары.

Чебоксарский узел оказался последним, завершающим в волжском каскаде. Может быть, так и было задумано?

Не поленился просмотреть кое-что. Например, книжку «Проблема «Большая Волга», выпущенную в 1933 году. Чебоксарская ГЭС была названа в числе первоочередных и обозначена на схеме именно там, где ее в конце концов и возвели.

Может, позднее, после войны, эту гидростанцию решили попрिдержать? В 1952 году была опубликована статья проф. В. В. Покшишевского «Большая Волга». В ней по поводу строительства Чебоксарской ГЭС говорилось, что «в пятом пятилетнем плане предусмотрено начало этих работ».

В пятой пятилетке! И сам гидроузел считался пятым, а не восьмым по счету! Этого требовали интересы водного пути, индустриального развития Марийской и Чувашской республик.

Но что же случилось дальше? В ущерб комплексности как основной идеи каскада мысль некоторых влиятельных деятелей стала склоняться к тому, что со стройкой можно и подождать. В конце шестидесятых — начале семидесятых годов развитие атомных электростанций и нефть Сибири поколебали представление об энергетической ценности гидроузла. Она действительно могла вызывать некоторые сомнения. Но не его необходимость

для транспорта! Тут, как говорится, дело обстояло «совсем наоборот».

Что вы скажете об оживленной магистрали, где уложен гладкий асфальт, а возле самого бойкого перекрестка — ямы, выбоины, груды щебня? Да еще если она — единственная, если нет у нее объездов и потоку машин некуда свернуть?

А ведь именно так получилось на «главной улице России». Цепочка водохранилищ выше Городца — единая глубоководная магистраль. Три водохранилища в среднем и нижнем течении реки — Куйбышевское, Саратовское, Волгоградское — другой глубоководный участок. А между ними, на протяжении 340 километров, долгие годы сохранялись скрежет и стон землечерпалок, остатки извечных мелей и перекатов, теснота и толчея. Здесь была проселочная водная дорога, где в ряде мест движение было возможно лишь без обгона. Это на Волге-то!

Мне памятен рейс, когда три крупных пассажирских лайнера, опаздывая и ломая расписание, чуть не полночи плелись за толкачом «Ямал», буксировавшим большую тяжелую баржу: толкач из-за мелководья боялся отклониться от фарватера, капитаны лайнеров не рисковали по той же причине обойти его.

И ведь если бы это был второстепенный участок Большой Волги! Напротив — один из наиважнейших! Здесь сгущение грузопотоков в промышленные центры Верхней Волги, в Москву, в Ленинград, к Балтике. Здесь проходят грузы Оки и Камы.

Здесь же — транзитные международные линии кораблей класса «река — море». Этим кораблям, как и всему новому крупнотоннажному флоту Большой Волги, нужны глубины. Если глубин нет — недогруз и простои. В засушливый год на главной водной артерии России образовывался тромб из десятков, а иногда и сотен больших судов: по двое суток ни назад, ни вперед.

Плес, о котором идет речь, был отрадой для глаз туриста: песчаные отмели, привольные дубравы Малых Жигулей, старинные капитанские села, белые церквушки по взгорьям. Оставить бы все так, как есть.

Но оставить все, как есть, было невозможно без колоссальных потерь для грузооборота, для народного хозяйства, для новостроек Поволжья, особенно Чувашии. Думаю, что многолетние убытки от простоев и недогру-

за флота, от задержек с доставкой хлеба, горючего, леса, щебня, к которым нужно прибавить расходы на постоянную расчистку и углубление фарватера, близки к сумме, в которую оценивалось строительство Чебоксарского гидроузла, а то и превосходят ее.

Первые агрегаты на Горьковской и Волжской ГЭС имени В. И. Ленина были пущены почти одновременно в 1955 году, на Волгоградской — в 1958 году. В 1967 году дала ток Саратовская ГЭС. Но лишь после тринадцатилетнего разрыва пришло известие о вводе в строй первого агрегата под Чебоксарами.

На что ушли годы?

Альтернативные варианты как будто исключались. Не для того строились семь водохранилищ, не для того прорывались каналы, сделавшие великую реку магистралью пяти морей и давшие ей надежный выход в Мировой океан, чтобы отказом от постройки последнего гидроузла лишить эти грандиозные, дорогостоящие работы завершенности, комплексности, умалить их общую полезность. Да, за последние годы в интересах охраны природы значительных территорий были отклонены проекты некоторых гидроузлов. Но там плотины не разрывали единую цепочку, как это происходило на Волге.

Часть срока — и немалая! — ушла на словопрения. Часть заняло дело полезное, нужное: проект Чебоксарской ГЭС пересматривался и дорабатывался; время, когда спор между киловаттом и гектаром почти всегда решался в пользу энергетики, ушло безвозвратно.

В плесе, где набирало силу Чебоксарское море, я разговаривал о переменах с пассажирами, с речными путейцами, с местными жителями, с капитанами. Судоводителям от перемен одни выгоды — ни мелей, ни перекатов, им бы только радоваться. Но вдруг слышу от молодого штурмана:

— Да, верно, тут, бывало, стоишь на вахте — нервы стрункой натянуты. Теперь другое дело. Только вот думаю: чем отомстит нам Волга за то, что мы с ней сделали?

Вот те раз! Прошу пояснить. А что тут пояснять, говорит он, конечно, без Чебоксарского моря теперь обойтись нельзя, это безусловно. Но раньше надо было хорошенько думать, когда все начиналось. Осторожнее бы, второй Волги у нас нет...

Некоторые пассажиры еще до того, как своими гла-

зами увидели Чебоксарское море, дружно осуждали его. Лейтмотив устойчивый: «испортили Волгу». Вариации: не нужно было строить у Чебоксар гидроэлектростанцию, теперь у нас есть атомные электростанции, ставь реакторы хоть на берегу, но самого берега, но самой реки не тронь! Строят же АЭС недалеко от Балаково.

Надо было, говорили мне, объявить заповедной ту часть Волги, которую гидростроители «не успели испорчить». На Волгу, убеждали меня, не моря влекут, а те уголки, где их нет. (Хотя по последним данным, на берегах водохранилищ отдыхает намного больше людей, чем на морях.) И так далее, все в том же духе.

Позвольте, но ведь после превращения реки в цепочку водохранилищ поток туристов не уменьшился, а увеличился, да еще как! В очередь на билеты, как и прежде, записываются с зимы, ходят отмечаться. Причина отчасти и в том, что именно водохранилища позволили заменить старые волжские суда современными, действительно комфортабельными (это слово от частого и неточного употребления изрядно обесценилось) лайнерами.

Один из таких — «Константин Федин». Саратовец, уроженец волжских берегов, писатель ушел из жизни, так и не дождавшись воплощения своего замысла. Помните: «Мне видится книга, поющая Волгу. Книга, которая была бы поклоном волшебной реке, веками утоляющей жажду народных мечтаний о мире прекрасном и вольном... Книга-сказание о том, как на становой волжской жиле становилась на Руси Россия и как стала на Волге Россия Советская». Увы, нет еще у нас и сегодня такой книги-сказания...

На Волге немало кораблей, носящих имена писателей. Имя Константина Фебина дано представителю новой великолепной серии.

Ее колыбель — Германская Демократическая Республика, верфь в Бойценбурге на Эльбе. Тип корабля удостоен золотой медали Лейпцигской выставки за хорошее архитектурное оформление. «Константин Федин» отличается благородным изяществом линий и смелым, непривычным для Волги силуэтом: труба — почти на корме, надстройка создает ощущение стремительного движения.

А ходовая рубка! Впрочем, какая же это рубка: ско-



рее просторный зал с пультом управления. Вахтенный штурман показывал мне «хозяйство»:

— Гирокомпас. Точно удерживает судно на курсе, мгновенно реагируя на малейшее отклонение. Авторулевой. Ведет судно по водохранилищам при минимальных переключках руля, а это увеличивает срок службы оборудования. Дистанционное управление главным двигателем. Ну, это дело не новое. А вот, обратите внимание: мощное подруливающее устройство. Можно ставить яичко.

— Простите?

— Поясняю. Допустим, вы швартуетесь при сильном навальном ветре. Парусность судна огромна, вас стремительно жмет к пристани. Вы включаете подруливающее устройство, и оно сильной струей начнет отжимать теплоход в противоположную сторону. Можно добиться такого равновесия сил, что не будет раздавлено куриное яйцо, помещенное между бортом судна и пристанью. А практически — мягкая швартовка, без толчков и ударов.

— Все оборудование — из ГДР?

— Нет, что вы! Наше судно — плавучий СЭВ, если можно так выразиться. Локатор — ленинградский. Авторулевой и вспомогательные двигатели — из ГДР. Есть кое-что и из других стран СЭВа. Но основные двигатели — горьковского завода, три по тысяче сил. Гирокомпас — наш, все радиотелефонное оборудование — тоже.

Штурман на Волге тринадцатый год. Окончил речное училище, потом Горьковский институт инженеров водного транспорта.

— Без высшего образования капитанов на Волге теперь практически нет. Да и штурманов маловато. У многих два диплома: речной и морской. За морским далеко ездить не надо, морских судоводителей учат в Горьковском институте.

Длина теплохода «Константин Федин» — 125 метров. Эта серия — не самые длинные лайнеры. Новый «Михаил Калинин» (есть одноименный старый, построенный до революции, обстрелянный под Сталинградом и верно прослуживший Волге десятки лет) — 136 метров. Высота как у шестиэтажного дома.

Я забыл спросить, какова у «Константина Федина» площадь рубки. На «Михаиле Калинине» она превышала 70 квадратных метров: достаточно для большой кварти-

ры. Навигационное оборудование, разумеется, тоже архисовременное.

«Плавучие отели»? Нет, подымай выше! Так ли много у нас гостиниц, где в каждом номере — кондиционеры, где можно за две минуты дойти до вместительного кинозала, читального салона? Рядом с кинозалом — солярий, и всюду просторно, все отмерено без обычной корабельной скупости. В коридоре хоть стометровку устраивай!

От Васильсурска до Чебоксар меня подбросил «Метеор». Крепкий ветер гнал волну навстречу крылатому судну. Оно тряслось и вздрагивало при сшибке с гребнями. Подобную тряску, от которой буквы в блокноте прыгают и нелезают друг на друга, я испытывал при пересечении Байкала.

Капитан в этом плесе с давних пор. Вспоминает здешние мелководные перекаты — Ореховский, Турчий... Да что перечислять — все ушли под воду!

За это Чебоксарскому морю спасибо. А вот здешним лугам от него урон. Сколько скота кормилось в пойме! И ведь писали, что не будет этого безобразия, что на защитные сооружения многие миллионы рублей отпущены. Но миллионами воду не остановишь. В некоторых местах не успели возвести дамбы — и вот, пожалуйста! За луга в ответе все и никто.

## Тогда почему же их строят?

Но давайте поговорим о водохранилищах вообще, не только о волжских. Споры идут во всем мире.

Какова же картина в глобальном масштабе?

За последние тридцать лет объем водохранилищ на планете не уменьшился, а увеличился в 10 раз. Их уже больше 15 тысяч. По континентам дело обстоит так: в Латинской Америке рост в 35 раз, в Африке — в 60 раз, в Азии — в 90 раз! Уж не сошло ли человечество с ума, если считать, что безоговорочно правы противники водохранилищ?

Доктор географических наук А. А. Авакян в статье

ЦН 161



## ОГЛАВЛЕНИЕ

---

Вид с Откоса . . . . .	3
Вечная труженица . . . . .	11
Мосты, метро, атомная котельная, ЭЖК... . . . .	16
Навстречу морю . . . . .	26
Тогда почему же их строят? . . . . .	33
Идем к Ярилиной горе . . . . .	37
Несущая на своих волнах... . . . .	42
Нелегкий путь богатыря . . . . .	45
Мистеры Дипл, Кастор, Шук и немного о Мис- сисипи . . . . .	52
«Дядя Петя» в девичьей косынке . . . . .	57
Венгры ищут свою прародину . . . . .	63
В гостях у Аркадия Айдака . . . . .	68
Не жадничай, человек! . . . . .	75
И шел чуваш к Волге-батюшке... . . . .	82
Двадцать три года — Поволжье . . . . .	87
Уголок русской земли . . . . .	102
Нет, не в прямом родстве! . . . . .	109
Свияжские давние были . . . . .	117
Чей же праздник сабантуй? . . . . .	122
Казанская мозаика . . . . .	125
Город, которому вернули Волгу . . . . .	133
Марий Эл . . . . .	140
Великая сила объединения . . . . .	153
Жаждающая земля . . . . .	157
Птицу поддерживают крылья, человека — по- мощь . . . . .	162
Все о «Джангаре» . . . . .	167

В глубь степей . . . . .	171
«...стоило бы изобрести для одной Калмыкии»	174
Нет братства крепче... . . . . .	180
«Дом Павлова» . . . . .	181
Люди у мартенов . . . . .	186
Гости «Красного Октября» . . . . .	190
Капитаны огненных переправ . . . . .	194

**Кублицкий Г. И.**

**К88 На Волге широкой.— М.: Сов. Россия, 1986.— 208 с. — (СССР — братство народов).**

Рассказ о сегодняшней Волге известного писателя, творчески связанного с великой рекой свыше четырех десятилетий. Знатоk волжской истории и очевидец крупнейших преобразований в автономных республиках и областях Поволжья, он прослеживает корни сближения и дружбы народов.

Хроника знаменательных событий перемежается в книге лирическими пейзажами и литературными портретами, рассказы о современном волжском флоте и каскаде гидроэлектростанций — поэтическими легендами, описанием обычаев, особенностей быта людей, населяющих берега великой реки.

Это книга о «главной улице России», связывающей воедино судьбы братских народов.

К 4702010200—129 159—86  
М-105(03)86

91(С)

**ГЕОРГИЙ ИВАНОВИЧ КУБЛИЦКИЙ**

## **На Волге широкой**

**Редактор**

**А. Г. Перепелицкая**

**Художник**

**О. П. Яруничев**

**Художественный редактор**

**А. С. Кулемин**

**Технические редакторы**

**Г. О. Нефедова,**

**И. И. Павлова**

**Корректор**

**Н. В. Бокша**

**ИБ № 4271**

Сдано в наб. 27.12.85. Подп. в печать 26.04.86. А02348. Формат 84×108/32. Бумага типогр. № 2. Гарнитура журнальная рубленая. Печать высокая. Усл. п. л. 10,92. Усл. кр.-отт. 11, 34. Уч.-изд. л. 14,36. Тираж 30 000 экз. Заказ 1006. Цена 50 к. Изд. инд. ХД-104.

Ордена «Знак Почета» издательство «Советская Россия» Государственного комитета РСФСР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли. 103012, Москва, проезд Сапунова, 13/15.

Книжная фабрика № 1 Росглаволиграфпрома Государственного комитета РСФСР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли, 144003, г. Электросталь Московской области, ул. им. Тевосяна, 25.



Георгий Кублицкий  
На Волге широкой

"СОВЕТСКАЯ РОССИЯ"