

Лев Золотайкин

ПЛАНЁРКА

Лев Золотайкин

Планёрка

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=27613445

ISBN 9785448589775

Аннотация

Эта книжка – небольшая иллюстрация к такой огромной беде, как социалистическое производство, которое планомерно ставило самому себе палки в колеса, отчего страна жила в постоянной нехватке всего самого необходимого. Дальше падала производительность, к этому плюсовались устаревшие технологии и низкое качество продукции, а в результате потенциально богатейшая страна жила в нищете.

Планёрка

Лев Золотайкин

Редактор Мария Ефимова

© Лев Золотайкин, 2017

ISBN 978-5-4485-8977-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Судьба определила нам удивительную жизнь в огромной стране (буквально шестая часть земной суши), и в такое историческое время, когда все это необъятное пространство стало ареной насильственного эксперимента по принуждению населения страны к единообразному и жестко дозированному суррогату счастья.

А поскольку многим людям не нравилось, что ими так бесцеремонно помыкают, то задача правителей в основном свелась к подавлению всякого недовольства с целью сохранения своего господства.

Результатом подобных действий стали разруха, нищета, гибель миллионов людей и растущее отставание страны от мирового уровня развития.

Тем не менее, такая разорительная нелепость долго тя-

нулась, благодаря огромным природным ресурсам страны и неиссякаемому творческому потенциалу ее народа. А еще благодаря тому, что, несмотря на противоестественное командование, жизнь шла своим чередом – люди учились, работали, решали свои проблемы. А еще были, неподвластные никаким теориям, молодость и любовь. И рождались дети, и звенел смех, и звучали песни.

Люди общались в своей среде, сохраняя человеческие отношения, тем более естественные, чем дальше они дистанцировались от полоумного государства.

Вот и я, особенно не мучаясь несовершенством окружающей действительности, окончил в 1960 году московский институт транспорта по специальности «инженер-строитель мостов и тоннелей».

В институте я женился, родилась дочь. Из родительской комнаты в коммунальной квартире я переехал в коммунальную квартиру жены, где мы стали жить впятером в одной комнате, то есть родители жены и мы с ребенком, на диване, за ширмой.

Это была очень расчетливая теснота, потому что тесть на своей работе получил право хлопотать об улучшении жилищных условий. И, действительно, где-то через год, все благополучно разрешилось: тесть и теща получили однукомнатную квартиру, а мы остались с привычными соседями, но в собственной комнате, и были счастливы.

Вообще, период 60-х годов вселял разные надежды и во-

шел в доверчивое сознание людей, как «оттепель».

Умер, набивший оскомину своим прославлением, «родной и любимый вождь», и страна немного встряхнулась от оцепенения.

В «железном занавесе», отделявшем нас от «тлетворного влияния Запада», образовались щели, сквозь которые к нам стали проникать западная культура и заграничные товары.

Ну, культура это тема особая, а вот от «импорта» народ обомлел. Огромные очереди выстраивались за любой иностранной вещью. Какое было счастье приобрести не мрачный, а модный костюм, сногшибательную куртку, бесподобные туфли, восхитительную кофточку, да просто, любая мелочь: яркая керамика, платочки, складные зонтики – все-все радовало глаз.

На этой красочной ярмарке советское неповоротливое производство упрямо перевыполняло свои планы, штампуя убогий отечественный ширпотреб.

По высшим соображениям руководства наша легкая промышленность, по сути своей очень нужная людям и потому чрезвычайно доходная, всю свою советскую жизнь прозябала на объедках тяжелой индустрии. Тут очень характерна возня могучего государства вокруг такой мелочи, как бытовой холодильник.

Вообще, первые холодильники в России были изготовлены в 1901 году на предприятии «Санкт-Петербургское ледовничество». В СССР о холодильниках вспомнили

в 1931 году и отправили небольшую делегацию на разведку в Америку. И в 1951 году автомобильный завод имени Сталина начал выпускать холодильники «ЗИС – Москва».

Таким манером наше государство, поспешало в своих заботах о нуждах людей.

Но, как уже говорилось, жизнь текла, я закончил институт и ждал своего распределения. По тогдашнему порядку государство лично выбирало место работы для молодого специалиста, и три года каждый должен был трудиться, где прикажут, отдавая, так сказать, долг за отеческую заботу. Меня, учитывая маленького ребенка, распределили по месту жительства в Специальное Конструкторское Бюро, которое – единственное в стране – проектировало способы постройки больших мостов.

Тут нужно объяснить, что каждый большой мост индивидуален, а каждая большая река имеет свои особенности. Поэтому, зачастую, проект постройки моста оказывается больше по объему и дороже проекта самого моста. Работа над ним идет в течении всего строительства. Каждый этап работы предполагает различные варианты и нужно выбрать самый оптимальный, что естественно выливается в жаркие споры главных участников создания моста. Так строители требуют, чтобы все было проще и с максимальным использованием их опыта, а также наличия у них конструкций и механизмов, автор проекта моста, не щадя своего здоровья, добивается качества работ, а городские власти, которым

приходится расставаться с деньгами, желают все удешевить до невозможности.

Я сразу попал на строительство моста через реку Каму в Перми, и несколько лет этот город был моим вторым домом.

Советское плановое распределение ресурсов было так запутано, что всегда не хватало буквально всего. Государство подгоняло строителей, требуя сокращения сроков работ, одновременно нагромождая трудности в обеспечении материалами и техникой. В их преодолении и росла общая светлая мечта – красавец мост через реку километровой ширины, с суровой зимой и могучим ледоходом.

За девять лет проектирования я объездил и облетал почти всю страну. Потом, так сложилось, что уже строителем я работал в пустынях Кара-Кум и Кызыл-Кум, на реке Аму-Дарья.

Аму-Дарья подлинно восточная красавица – ласковая и коварная. Она нежится под солнцем в горячих песках. Но весной, из ее замерзающих горных истоков в долину несутся льдины. Они забивают русло, и река свободно разливается по песчаной равнине, сметая глиняное жилье.

Мы таскали мешки с песком, строили дамбы, чтобы оградить свой поселок. На помощь пришла армия, ее самолеты на бреющем полете, с ужасным грохотом бомбили заторы. В конце концов, вода спала, и река мирно потекла в своем русле.

Но в том же беспокойном году течение реки, за что-то зацепившись, намыло само себе некое препятствие. Водный поток чуть развернулся и стал размывать берег. Сначала это было почти незаметно, но размыв быстро увеличивался и уже грозил открыть доступ воды на нашу строительную площадку. Мы лихорадочно валили в размыв все, что могли погрузить на машины, колонна транспорта вытянулась в непрерывную ленту. Камни, обломки железобетона, кирпич, щебень – все летело в реку, как в прорву, казалось, что беду уже невозможно предотвратить... Но вдруг, и также неожиданно, агрессивность реки спала, какую-то свою задачу она решила, и вот уже, как ни в чем не бывало, река плавно потекла по образовавшемуся изящному изгибу берега.

Но, в общем, работа на стройке мне пришлась больше по душе, чем сидение за чертежной доской, и, вернувшись в Москву, я устроился на работу в Мостоотряд-4.

Этот уникальный коллектив был образован и сплотился в ходе войны. Вслед за отступавшими войсками строители уничтожали мосты, а потом, впереди наступающих армий, под огнем противника налаживали переправы через реки.

Накопив военный опыт и деловую смелость, Мостоотряд в столичных условиях расцвел, пополнился молодыми, способными инженерами, и стал монополистом по возведению мостов через реку Москву.

Для меня коллективы Проектного Бюро и Мостоотряда на всю жизнь остались эталонами профессионального ма-

стерства.

В последующие бурные годы было много растеряно, лидерами стали денежные приоритеты, а среди руководства появилось много случайных людей.

Но это потом, а тогда еще казалось, что советской власти не будет конца, и корявая экономика будет нас вечно бить по рукам.

Государственный аппарат в своем стремлении все сгрести под себя и все лично распределять, захлебнулся от непомерности собственных амбиций. Получился огромный разрыв между динамичным производством и неповоротливым бюрократическим аппаратом.

Перед строителями ставили большие задачи, которые необходимо было еще и непременно перевыполнять, но при этом постоянно не хватало материалов, конструкций и необходимой техники.

Головной болью руководства Мостоотряда было не столько организовать работу, сколько обеспечить саму возможность работы.

В таких условиях и протекала наша отчаянная, до смеха сквозь слезы, работа. На тему государственного идиотизма ходила масса анекдотов, вроде такого:

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.