

Воронежский писатель **Валерий Барабашов** литературной работой занялся в 1975 году, будучи еще корреспондентом газеты «Вперед». На тот момент была написана первая его повесть «Дом родной». Но известность автору принесло другое его произведение — повесть «Жаркие перегоны», напечатанная в журнале «Молодая гвардия». По ней в 1983 году на киностудии «Ленфильм» был поставлен цветной художественный фильм «Магистраль» (режиссер В.Трегубович).

Сегодня мы печатаем воспоминания писателя о его работе над повестью и о том, как родился кинофильм. Надеемся, читателям будет интересно узнать некоторые подробности литературной «кухни», и о том, что побудило корреспондента «Гудка» на создание памятного для железнодорожников произведения.

Кинофильм «Магистраль» и повесть «Жаркие перегоны» — это наше родное, железнодорожное. Не знаю, смог бы я написать на этом, довольно приличном литературном уровне какие-то другие произведения, не будь замечательной школы на Свердловской дороге, где я оказался в ранге собственного корреспондента «Гудка».

Собкор пусть и ведомственной газеты на крупнейшей дороге — всегда в центре событий и проблем страны. На железной дороге сходятся, пересекаются интересы многих: промышленников, угольщиков, нефтедобытчиков, лесопереработчиков, оборонщиков, рыболовов, энергетиков, сельхозпроизводителей... И, наконец, пассажиров.

Железная дорога — особая отрасль, со специфическими проблемами. Их надо понять, осмыслить на государственном уровне, чтобы грамотно выступать в газете, не говоря уже о конструировании литературного произведения.

Должен сказать, что Свердловск в 1976 году встретил меня тепло. Начальник дороги Герой Социалистического Труда Виталий Федорович Соснин, в прошлом машинист паровоза, сразу, что называется, протянул руку дружбы. Выяснив, что на Юго-Восточной я проработал всего полгода, он дал мне возможность, не торопясь, вникнуть в проблемы Свердловской магистрали. С его помощью я разбирался в тонкостях работы служб и подразделений, знакомился с людьми, присутствовал на совещаниях, постигал из доверительных бесед о взаимоотношениях дороги и местного обкома КПСС, которым тогда руководил Б.Н. Ельцин. На обкомовских мероприятиях, куда приглашали журналистов, Ельцин преподносил себя как убежденный коммунист и твердый пропагандист идей партии. В представительном седовласом три-

было сложно было угадать будущего разрушителя советского государства. Но до появления на политической арене М. Горбачева, а потом и самого Ельцина в Москве было еще несколько лет.

Я занимался в «Гудке» своими делами, а материал для повести накапливался сам собой. Со многими своими будущими героями знакомился в процессе работы: ездил в кабине с машинистами, брал интервью у поездных диспетчеров, анализировал деятельность сортировочной станции, наблюдал за ремонтом вагонов или электровозов, расспрашивал путейцев о готовящихся «окнах», знал, кто такие «толкачи», вникал при случае в подробности аварий, а на дороге они случались — то контактные провода порвутся упавшими бетонными опорами (сошел с рельсов маневровый тепловоз), то столкнутся грузовой с пассажирским, погибали люди.

Тогда, в середине семидесятых, о ЧП на дороге (и не только Свердловской) почти ничего не сообщалось. О серьезном происшествии на Тюменском отделении я узнал «по секрету» от начальника одной из служб управления, называлось большое количество погибших в первом вагоне пассажирского поезда и гибели локомотивной бригады. Столкновение пассажирского и грузового составов произошло по вине дежурного по станции, он в глухое ночное время пустил поезд по занятому пути...

Чрезвычайные ситуации на железной дороге случаются и в наши дни, возросли скорости и само напряжение на магистралях, их загруженность. Но теперь об этом мы узнаем через час по радио или телевидению, сообщения о таких происшествиях занимают первые полосы газет.

Время другое, да. Телевидению нужны сенсации...

...Накопленный материал, между тем, требовал уже осмысления, «рука тянулась к перу, перо — к бумаге». Как распорядиться всем тем, что я теперь знал изнутри?

Имея уже небольшой опыт сочинения литературного произведения, я обдумывал конструкцию нового. С одной стороны, внутреннее ощущение подсказывало напряженное, передающее правду работы железнодорожной магистрали произведение, ее ритм. Но с другой — ритм этот часто нарушался, сбой следовал за сбоем, и повинными в этом были, как правило, и иные внешние силы, и сами железнодорожники.

Сложность создания будущей повести состояла в преодолении трех факторов: цензуры, редакторского вмешательства и мнения профессионалов-железнодорожников. Время было еще советское, действовали обкомы, партия руководила железнодорожным транспортом, и я знал о фактах волюнтаристского вмешательства промышленно-транспортного отдела Свердловского обкома в работу управления дороги. К примеру, одновременное «мягкое указание» помочь одному из уральских НПЗ. Этот факт имел большое значение — с него пошел в повести посыл, создавший аварийную ситуацию на дороге.

В жизни все выглядело просто: из обкома позвонили заместителю начальника дороги, *попросили* уважить просьбу некоего НПЗ (нефтеперерабатывающего завода) предоставить порожние цистерны, приехал их представитель, горел квартальный план, да и из обкома соседней области тоже был звонок. Замначальника дороги, помня о партбилете в кармане, *попросил* движенцев протолкнуть пару наливных составов, придерживав на перегоне скорый поезд, имеющий уже опоздание...

В той конкретной ситуации, тогда на Свердловской дороге никаких ЧП не случилось. Скорый остановили, он постоял на промежуточной станции, пока не промчались мимо два нефтеналивных состава, а потом благополучно продолжил путь. И замначальника дороги отделался... ну, легким словесным выговором. Партия дала указание, железнодорожники-коммунисты его выполнили. Все довольны. Партийную дисциплину никто не нарушил.

Меня, как автора, эта ситуация, конечно, не устраивала. Скорый поезд пришел в Свердловск с опозданием, на Тюменском отделении машинисту предстояло нагонять почти два часа, а как там еще сложится? Помнил, что именно на Тюменском отделении три года назад случилось крушение, там погибли люди.



На съемках фильма «Магистраль»

Словом, в повести нужно было обострить ситуацию, чтобы вмешался начальник дороги, дал выговор своему заму, велел остановить «бочки» и дать «зеленый» скорому поезду.

Постепенно выстраивалась версия, череда будущих событий: нужно спрессовать их развитие в один рабочий день, показать работу Красногорской магистрали (так в повести и в кинофильме), с утра до ночи. Идет скорый поезд с запада на восток, машинист Шилов стремится вести состав по графику, а он и так уже нарушен предыдущей локомотивной бригадой. И у нее тоже вполне понятные причины: путейцы задержали «окно», вагонники буксу меняли... Но впереди у скорого Москва — Владивосток длинный, без остановок перегон, можно сократить опоздание, можно. Локомотивной бригаде надо только напрячься, гнать состав на пределе разрешенной скорости.

Родилось название: «Жаркие перегоны».

Удачно найденное, оно, как и в газетной статье, определило идею будущего произведения, его вектор. Слово «жаркие» изначально задавало необходимость создавать напряжение, которое должно было возникнуть на «перегонах», в широком смысле этого слова — во взаимоотношениях людей. Так возник символ — движущийся поезд и все проблемы, связанные с его движением. Нужно было показать читателям, кто и как создает эти проблемы. Рассказать о людях, принимающих непосредственное участие в излагаемых событиях. Попытаться дать в небольшой по размеру повести хотя бы краткие характеристики героев. В литературном произведении есть герои главные, есть люди второго, третьего плана — герои эпизодов. Но все они несут, развивают основную идею сочинения.

От работы поездного диспетчера зависит движение поездов на его участке. Это так. Но диспетчер (в повести Бойчук) — живой человек, он подчиняется указаниям сверху и служебным инструкциям, однако является на работу со своими домашними заботами. Уходя на дежурство, он помнит, что сказала ему жена: «Обязательно сходи сегодня к начальнику отделения дороги. Найди время. Сколько мы с двумя детьми можем жить в одной комнате? За что только тебе дают вымпелы победителя в соцсоревновании?!» И практически весь день жена терзает этого диспетчера звонками — ты ходил? А непосредственное начальство требует: «Скорый останови на станции Шумково, пропусти нефтеналивные». Потом противоположная команда: цистерны пусть постоят, пропусти скорый...

Загурканный диспетчер едва успевает пометить график цветными карандашами, выбирает все же момент, возбужденный, идет к начальнику отделения, дрожащим голосом объясняет жилищную свою проблему, но начальник сухо ему отказывает: жди. Построим дом на Сортировке — дадим двухкомнатную квартиру. А когда дом построят, никто точно сказать не может. Финансы нужны, сам понимаешь.

А тут снова звонок от жены: «Ходил?»

Взбешенный диспетчер бросает трубку, пытается вникнуть в график, в смысл движения на своем участке и замечает вдруг, что хвост остановленного им на промежуточной станции Санга нефтеналивного состава торчит на главном пути, где вот-вот прочмится скорый...Он, диспетчер, невнимательно прочитал количество цистерн в составе. Они *не вмещаются* на боковом пути станции!

В отчаянии Бойчук хватается за рацию, кричит дежурной по станции Санга: «Срочно продвигай нефтеналивную. Срочно! На главном пути хвост!»

И насмерть перепуганная дежурная, в свою очередь, кричит в эфир машинисту скорого: «Ребята! Тормозите, милые. Тормозите!» И вместо зеленого загорается вдруг кроваво-красный глаз светофора.

Взвинченный звонком машинист нефтеналивного резко дергает свой состав, тот продвигается на несколько метров вперед, но от рывка последняя цистерна отрывается и остается на пути скорого...

А из кабины скорого поезда уже видна эта цистерна, и машинист Шилов с перекошенным в ужасе лицом применяет экстренное торможение... Но попробуй останови на большой скорости тяжеленный состав! Только и успевает крикнуть помощнику: «Саня, держись!»

В кабинете начальника дороги идет в этот момент напряженный разговор между Уржумовым и заместителем министра. Тот хорошо поставленным начальственным голосом допрашивает: почему на магистрали много «брошенных» поездов? Почему местный обком жалуется на несвоевременную поставку порожняка? Почему нарушается график движения пассажирских поездов?

Сплошные строгие «почему»? Начальник дороги оправдывается и объясняет причины, заверяя, что будет принимать меры. И становится ясно, что возникнут новые приказы и распоряжения, которые добавят нервозности во взаимоотношениях с подчиненными, в решении проблем.

Уржумов уже в курсе дела, что на дороге возникла предаварийная ситуация, надо бы вмешаться, проконтролировать ее, принять какие-то оперативные, дополнительные меры, но как положишь трубку телефона, если на другом конце провода заместитель министра?!

Скорый же в следующую минуту с глухо визжащими на рельсах колесными парами врзается в цистерну...

Так развивалось мое творческое воображение, представление о возможном чередовании событий.

Через несколько месяцев повесть была написана и отправлена в Москву, в журнал «Молодая гвардия». К тому времени (1981 год) я вернулся в Воронеж, работал сначала редактором газеты «Воронежский шинник», а потом в редакции журнала «Подъём».

...Примерно через месяц после публикации «Жарких перегонов» в «Молодой гвардии» из Ленинграда, с киностудии «Ленфильм», на мой домашний адрес пришла телеграмма с предложением об экранизации повести.

Я, разумеется, дал согласие. Выслал свой вариант сценария, который, увы, канул в Лету. В титрах фильма «Магистраль» значит: «По мотивам повести В.Барабашова...» Отмечу однако, что «мотивы» практически совпали с текстом повести — как сам сюжет, так и диалоги, эпизоды, ситуации... Ну да ладно, я был счастлив. Кинофильм по твоему произведению — кто из писателей об этом не мечтает?!

За постановку взялся известный советский режиссер Виктор Трегубович, автор



Артисты В. Меньшов и К. Лавров

фильмов «Даурия», «Старые стены», «Прохиндиада» и других. Актеров он собрал именитых: Кирилл Лавров — в роли начальника дороги Уржумова; Людмила Гурченко — «толкач» от нефтеперерабатывающего завода; Владимир Меньшов — автор знаменитого и любимого в народе фильма «Любовь и голуби», в «Магистрале» он играет председателя совета директоров региона; Владимир Гостюхин — в роли поездного диспетчера Бойчука; Игорь Дмитриев — пассажир без места, «двойник»; проводница — молодая актриса Марина Трегубович...

Фильм сняли быстро, за восемь месяцев. На съемках я не присутствовал. Они шли далеко от Воронежа, под Красноярском, МПС дало той дороге соответствующие распоряжения, съемочной группе оказали очень квалифицированную профессиональную помощь, все сцены кинофильма выглядят убедительно, грамотно. Для поездного диспетчера Бойчука выстроили отдельное помещение; съемку работы локомотивной бригады скорого поезда через лобовое стекло вели с приваренной площадки; «оторвавшуюся» цистерну подготовили как надо, все выглядит натурально, правдоподобно. В иных эпизодах снимались красноярские железнодорожники. Никаких замечаний, насколько я знаю, не последовало. Фильм зрители приняли, он пользовался успехом. Благоклонно писала о нем и советская пресса. И о злободневности темы, и о хорошей режиссуре и игре актеров.

Мне лично дорога роль, какую сыграл Владимир Гостюхин — поездного диспетчера Бойчука. Бойчук — это нерв, квинтэссенция всего произведения, в нем сошлись все проблемы. В его переживаниях, в самоотдаче, в высоком профессионализме — жизнь непрдуманная, подлинная. Я не списывал Бойчука с какого-то конкретного человека, но мне кажется, что он настоящий, живой. И то, что он допустил ошибку в работе, не умаляет его заслуг, его скромного трудового подвига — в самый последний момент он дает дежурной по станции Санга нужные распоряжения, хотя они, увы, уже не могут предотвратить столкновения.

Не сумел остановить поезд и машинист Шилов, помощник его оказался ранен, но локомотивная бригада сделала все, что могла, предотвратила более страшное. И Шилов тоже совершил свой подвиг, исполнил до конца профессиональный долг, сполна рас-

платившись за чей-то волонтеризм, за грубое нарушение железнодорожных инструкций. Хотя мы знаем теперь — за чей. Уржумов потом, разбирая ЧП на дороге, справедливо говорит своему заместителю: «Подчиненный вашу так называемую «просьбу» воспринимает как приказание и действует соответственно... А «просьба» завотделом обкома партии — пропустить вперед скорого поезда нефтеналивной состав — не есть указание всего обкома. Людям, нашим сотрудникам, приходится расплачиваться за не продуманные действия руководителей своим здоровьем, а то и жизнями...»

Когда я смотрел «Магистраль» впервые, в Доме кино Ленинграда, видел, как зримо на грани гибели была локомотивная бригада скорого поезда, как в вагонах падали с полок пассажиры, и им, как могли, помогали проводники, как диспетчер Байчук страшно переживал за тех, кто оказался под ударом от столкновения поезда с оторвавшейся цистерной, не смог сдерживать рыдания, а в ушах до сих пор звучит голос дежурной по станции Санга: «Ребята, милые, тормозите!» А потом кареты «скорой помощи», носилки с раненым помощником машиниста Санькой, ласковые слова проводницы Людмилы: «Санечка, потерпи. Выздоровляй!».

Конечно, тот премьерный просмотр родил и тщеславные мысли — как, мол, один человек может своим творчеством, фантазиями привести в действие столько людей: артистов, железнодорожников, заставить переживать зрителей... Но потом эти мысли ушли — в нашей стране много пишущих людей — писателей, сценаристов и режиссеров, главное — познать настоящую жизнь, те проблемы, которые волнуют всех. Мне просто повезло — оказался в гуще важных государственных событий, сумел выстроить напряженный, жизненный сюжет. Еще подумал: и я, как автор повести, и режиссер фильма смогли оставить современникам памятные картины — вехи из сложной, напряженной жизни тружеников стальных магистралей.

...В мае 1983 года в Воронеж приезжали с премьерой представители съемочной группы: режиссер В. Трегубович, актер К. Лавров, редактор В. Вольфсон. Власти оказали им радушный прием, «Магистраль» три дня подряд шла в двух залах «Пролетария», и мы выступали перед каждым сеансом. Помню приятный для меня, бывшего корреспондента «Гудка», вечер, когда на просмотр пришли сотрудники управления Юго-Восточной дороги и воронежского отделения, активно и дружно аплодировали съемочной группе, особенно Кириллу Лаврову. Начальника дороги Уржумова он сыграл очень хорошо, создал образ крепкого профессионала, мудрого, спокойного, принципиального руководителя.

«Магистраль» потом пять лет подряд демонстрировали по центральному телевидению на День железнодорожника, «Культура» показывала фильм к 70-летию режиссера, появлялся он и на других телеканалах в наши уже дни, например, осенью 2016-го на «Звезде».

Справедливости ради скажем, что появились и другие кинофильмы на железнодорожную тематику, тот же «34-й скорый» и «Остановился поезд», но они вышли на экраны (если мне не изменяет память) позже «Магистрالی».

Прошло много лет, более тридцати. Давно нет Виктора Трегубовича, нет Кирилла Лаврова, умерла Людмила Гурченко... Здравствующий еще автор этих строк решил сообщить читателю, что на сегодняшний день имеет отношение к трем кинофильмам: в ленте «Дублер начинает действовать» (реж. Э. Ясан, «Ленфильм» 1984 г.) я снимался в одной из ролей, а в 2006 году кинокорпорация «Арена» сняла по моему сценарию фильм «Театральный капкан». Все три кинофильма есть в Интернете.

ОТ РЕДАКЦИИ: 10 февраля 2017 года мы поздравили Валерия Михайловича с 75-летним юбилеем. Поздравил его и начальник дороги А. Володько, приветственную телеграмму прислал юбиляру губернатор области А. Гордеев. В апреле текущего года губернатор наградил В. Барабашова Почетным знаком «Благодарность от земли Воронежской».