

Владимир Кривошеин

Память о гуже

воспоминания



Владимир Михайлович Кривошеин

12+

*«Память о друге»
Воспоминания*

*Авторы-составители:
Кривошеин В.М.
Булавина Е.В.
Мещерякова Л.Н.*

Тираж 100 экземпляров
Отпечатан: Литературно-мемориальный
Дом-музей В.А.Чивилихина
г.Мариинск, ул.Чивилихина,7
Телефон: 8-38443-5-35-39

Память о друге



Литературно-мемориальный Дом –Музей В.А.Чивилихина

Мариинск, 2023

Для заметок

Для заметок

*Сотрудникам Литературно-мемориального
Дома-музея В.А.Чивилихина*

7 марта 2013 года исполняется 85 лет со Дня рождения известного русского писателя Владимира Алексеевича Чивилихина, уроженца г.Мариинска, 1928 года, Лауреата Государственных премий СССР, РСФСР и Ленинского комсомола.

К этой юбилейной дате передаю Вашему музею на память свои воспоминания о друге детства Владимире Чивилихине для дополнения материала к проводимым беседам, лекциям или докладам посетителям музея и школам о жизни и творчестве писателя - земляка Владимира Чивилихина.

*Кривошеин Владимир Михайлович -
Пенсионер, ветеран труда
Красноярской железной дороги.
март 2013г.*



К 85-летию со Дня рождения писателя

ВОСПОМИНАНИЯ О СОВЕТСКОМ ПИСАТЕЛЕ В.А.ЧИВИЛИХИНЕ

С Владимиром Чивилихиным я был знаком с детских лет. Когда нам было по 14 лет, началась война. Мы учились в 7 классе средней школы № 2 на станции Тайга. С началом войны в стране возросли трудности жизни, как для взрослых, так и для детей, дома и в школе. Вошло в привычку выражение «носить на себе», «возить на себе» дрова, уголь, сено, картофель и многое другое. В упряжке саней был один человек, а если был второй, то он помогал сзади. Все это пришло и в семью Чивилихиных. Старший брат Володи был на фронте, отца не было. Отец работал главным кондуктором грузовых поездов и в 1937 г. трагически погиб на ст. Анжерская во время поездки. Младший брат Борис и сестра Надежда учились в школе. Поэтому на Володю в 15 лет и его мать Аграфену Тихоновну легли все заботы по дому. Свое свободное время мы часто проводили в лесу, заготавливая дрова, сено, ягоды, орехи или просто ходили купаться. Около станции Тайга нет реки. Ближайшая речка Яя в 12-ти километрах, ходили и туда. А большей частью пользовались небольшими озерками за городом.

С наступлением зимы наши мальчишеские планы откладывались, как только затвердевал снег на дорогах, и становилось возможным везти сани. Все, кто мог в семье, участвовали в вывозе дров и корма, при этом нередко запрягали в сани корову.

В школу для учеников привозили булочки, часто замороженными, так как они тоже доставлялись на себе носильщиками. Во время уроков каждый ждал, пока его булочка оттает. В классах зимой было холодно. В большие морозы сидели на уроках одетыми. Во время перемен бегали, чтобы как-то разогреться. Классным руково-



Март, 2013г. - В.М.Кривошеин в
Литературно-мемориальном Доме-музее В.А.Чивилихина

болеющий за Россию.

Таким он был, таким он и остался в нашей памяти. Своими произведениями он оставил память нашему и будущим поколениям.



дителем у нас была Раиса Васильевна

Елкина - студентка Ленинградского университета, эвакуированная со своими подругами на станцию Тайга, которые тоже в школе. Учителя - мужчины ушли на фронт.

Раиса Васильевна преподавала физику, но вскоре ввели уроки агротехники, и она стала вести и этот предмет. Мы изучали геометрию и конструкцию плуга и другого сельскохозяйственного оборудования. Конечно, преподавателю и самой не приходилось иметь дело с плугом, поэтому изучали все одновременно.

Ребята шутили. Иногда в перерывы на классной доске к начерченному плугу подрисуют горбатую лошадь и смеются. Володя тоже любил шутки, но эти шутки не разделял. Он попросту брал тряпку и стирал с доски до прихода учительницы.

Учителей он уважал, особенно Раису Васильевну. О ней он всю жизнь тепло отзывался. И когда прошло после этого уже более 30 лет, он в 1974 году написал мне: «У меня к тебе, Володя, такое дело. Ты, конечно, помнишь нашу учительницу во 2-ой школе Раису Васильевну Елкину, эвакуированную из Ленинграда. 24 мая она дает последний урок и уходит на пенсию. Я ее не видел 30 лет и, очевидно, съезжу на это событие. Не мог бы ты к этому сроку, 24 мая, послать телеграмму соответствующую по адресу: Ленинград, Ждановский район, школа 47, Дударовой Раисе Васильевне». Я эту просьбу с большим удовольствием выполнил.

По окончанию 7 класса, в 1942 году, нас всем классом, в том числе и Володю Чивилихина, направили в колхоз в район Мариинска на полевые работы.

В этот год на станцию Тайга был эвакуирован Харьковский железнодорожный техникум и производился набор. Мы решили поступить учиться. Подавать заявление поехали товарняком, так как уехать было очень трудно. До станции Яя ехали на платформах, загружен

ных песком, лежа за бортами. На ст. Яя нас обнаружили, сводили в милицию, разобрались и отпустили, но товарняком ехать запретили. Мы 20 км до ст. Судженка прошли пешком, а там нас взяли на паровоз подвезти до ст. Тайга. Все, кто подал заявление, были зачислены в техникум на первый курс.

Прошел всего один военный год, но наши школьники повзрослели неузнаваемо. Да и многие ответственные должности на работе заняла молодежь. Я тогда обратил на это внимание вот почему. До начала занятий я временно устроился работать в паровозное депо учеником электромонтера, а когда подошел срок начала занятий, мне в увольнении отказали, так как некому было работать. Занятия начались, а я работаю. Казалось, что в это время никто не сможет помочь. Посоветовали обратиться в железнодорожный политотдел к заместителю начальника по комсомолу. Нашел я нужный мне кабинет, вошел и увидел одного паренька 20 лет и больше никого. Это и был заместитель начальника политотдела. Надежда как-то у меня сразу угасла. Но, выслушав меня о том, что не могу уволиться, чтобы пойти учиться, этот молодой человек сказал мне, чтобы я завтра же был на занятиях. Ответственность он берет на себя. Я, конечно, так поступить отказался. Тогда он вызвал начальника паровозного депо и задал ему вопрос: "Что, Вам разве не нужны будут специалисты, когда кончится война?" - и потребовал дать мне расчет. После этого меня отпустили. Последние слова меня немало удивили и в то же время вселили уверенность в нашу победу, в необходимость учебы и приобретения специальности.



Группа учащихся Тайгинского техникума железнодорожного транспорта

Болгарии и другие.

К сожалению, писатель не закончил свою книгу об этом. В 1984 году он внезапно умер. То, что было им подготовлено, составило основу книги «Дорога», доведенной до печати вдовой писателя Еленой Владимировной Чивилихиной. Эта книга издана в Москве издательством «Современник» в 1989 г.

Владимир Чивилихин много труда посвятил исторической теме. Главной его книгой по этой теме стал роман-эссе «Память». За этот труд в 1982 году он был удостоен Государственной премии СССР.

Объясняя свою приверженность к исторической теме, он, при вручении ему Государственной премии СССР, сказал: «История хранит опыт предков, предостерегает от ошибок, преподает мудрые уроки и подает высокие примеры, образует и

воспитывает, наставляет и руководит, оттачивает разум и облагораживает чувства, пробуждает гражданскую активность и помогает нам сегодня бороться со всем чужеродным в нашем обществе».

Безвременно ушел от нас Владимир Алексеевич Чивилихин. Именем его названа малая планета № 2977, движущаяся среди орбит Земли, Марса и Юпитера.

Благодарные земляки в городе Мариинске открыли Дом - музей, назвали улицу его именем.

Имя русского писателя В.Чивилихина вписано в «Большую советскую энциклопедию» 1978 года издания, том 29, стр. 187.

Правильно отметил писатель Викулов в предисловии книги «Жить главным» (составитель Е.В. Чивилихина): «Чувство хозяина человеку не дается с рождения, оно воспитывается и всей общественной системой и самой жизнью. Самой жизнью, пожалуй, больше, потому что жизнь учит не словом, а делами, конкретными примерами».

Жизнь писателя Владимира Чивилихина - наглядный пример такого воспитания жизнью.

У входа в дом-музей в г. Мариинске установлен бюст писателя и начертаны слова:

В этом доме 7 марта 1928 года родился В.А.Чивилихин – писатель – гражданин, писатель - боец светло и учительно

нофильм «SOS над тайгой». Этот стереофильм долго демонстрировался в Красноярске и других городах.

В 1966 году за повести «Серебряные рельсы», «Про Клаву Иванову» и «Елки-моталки» Владимиру Чивилихину была присуждена премия Ленинского комсомола.

В публицистических статьях и очерках он страстно выступал в защиту от загрязнения озера Байкал, за более хозяйственное пользование землей, за сохранение природы.

За книгу «По городам и весям», очерк «Земля в беде» В.Чивилихину в 1978 г. была присуждена Государственная премия РСФСР.

Многие годы его интересовал вопрос - почему Транссибирская железная дорога прошла в стороне от города Томска, наиболее старинного культурного и торгового центра Сибири. Это отразилось на экономическом развитии города. Он хотел найти ответ. Искал его в архивных документах бывшей Томской железной дороги. В 1973 году он прислал мне письмо с просьбой следующего содержания: «Строительство ветки от Транссиба на Томск сократило путь транзитных грузов по Сибири примерно на 70 км. По каким направлениям нужно числить столетнюю экономию? А это мне надо для большой работы, которую я затеял. Ты из нее, если даст бог ее закончить, узнаешь очень много нового о дороге, на которой всю жизнь работаешь. Я раскопал интереснейшие материалы. В Ленинграде, например, смотрел первоначальные чертежи депо и станции Тайга, все, оказывается, лежит как у Христа за пазухой».

Он мне однажды показывал схемы и планы из проекта железной дороги в районе станции Тайга, разработанного и осуществленного в прошлом веке при строительстве транссибирской железнодорожной магистрали. Заболоченные участки на планировочных чертежах указывались такими, например, пояснениями: «Тута болото» и «Тута болото».

Владимир Алексеевич поднял многие исторические документы, связанные с инженерными изысканиями трассы железной дороги, по которой мы сейчас ездим. Он подготовил богатый материал о жизни и работе известного инженера-изыскателя путей сообщения Н.Г. Гарина-Михайловского, по проектам которого кроме сибирской магистрали построены многие железные дороги европейской части нашей страны,

В техникуме я попал в одну группу с Володей Чивилихиным и проучился с ним до окончания. Все годы учебы мы дружили, часто вместе готовили курсовые проекты и чертежи, читали вместе учебники, их не хватало. Многие конспекты писали на старых книгах между печатных строк.

Володя учился хорошо. Особенно любил историю и литературу. Это замечали наши преподаватели. Историю читал Григорьевич Станислав Селиверстович, позже - профессор Томского университета.

В детстве Володя много читал, а учась в техникуме, писал неплохие сочинения по литературе и заметки в стенгазету.

В обращении он был прямолинейный, часто с ребятами говорил шутками и остротами, на которые был довольно горазд. Иногда высказывался четверостишиями. Запомнилась такая шутка в мой адрес. Однажды мы занимались в спортзале, поднимали штангу. Володя тоже занимался, но пришел позже. Войдя в зал, он громко произнес, в стиле Маяковского:

«Грудь раздувается, как меха,
Жилы вздувались на шее,
Жмет штангу Владимир
Михалыч Кривошеин».



Три друга В.Чивилихин крайний справа

В группе у нас было около 80 человек. Одна треть девчат, они учили нас танцевать, немного сдерживали наши поступки. Личные увлечения были разные - Женя Свиридов играл на баяне, Володя Чивилихин учился играть на манда -

лине и гитаре, играл в шахматы, Толя Шевкунов, Борис Ундзенков - занимались гимнастикой, лыжами. Людмила Григорьева, Лена Литовская были для нас инструкторами танцев. Старостой группы был Коля Смирнов, впоследствии директор этого техникума. Техникум размещался в здании бывшей

паровозных машинистов. Было тесновато. В одних стенах школы ФЗУ с нами занимался и другой железнодорожный техникум путевого хозяйства, эвакуированный из Ленинграда.

Утром перед началом занятий, все группы выстраивались на линейку в фойе, отдавался рапорт начальнику техникума и мы получали задание на хозяйственные работы - выгрузку угля и дров, их складирование, очистку от снега железнодорожных путей станции и т.д.

Тайга - станция очень заносимая снегом, поэтому на снегоборьбе работали часто и в любую погоду, несмотря на то, что у многих не было хорошей одежды и обуви. Володя зимой ходил в сапогах и полупальто из серого шинельного сукна. Снег со стрелок и путей сбрасывали в отвалы, а затем носилками выносили за пределы путей. Пунктов обогрева в парках станции никаких не было. Единственная возможность была немного укрыться от ветра и метели - это зайти за вагоны или еще лучше за паровоз, когда стоял поезд.

Однажды утром в 1943 году начальник техникума объявил приказ о том, что студенты 1925 года рождения призываются в армию. Они были на 2-3 года старше нас, в этот же день ушли, и большинство из них с войны не вернулось. Почти все полегли на фронте.

Железнодорожный транспорт был военизирован, введен дисциплинарный устав. В техникуме изучалось военное дело, и даже была своя гауптвахта. За городом летом разворачивался военный лагерь для студентов.

Весной, как правило, выезжали в подшефный совхоз и лопатами копали огромные поля под картофель и другие овощи, занимались посадкой, а осенью - уборкой.

По окончании учебного года производился ремонт здания самого техникума, котельной, системы отопления силами студентов. А когда не хватало кочегаров, то в ночные смены дежурили в котельной, топили котлы.

статей, посвященных вопросам экономики, культуры, экологии, истории и другим. Героями его произведений являются люди целеустремленные, преданные своему делу, высокого гражданского долга, горячо любящие свою землю и родную природу.

Он умел видеть в жизни народа и страны наиболее важные проблемы, писал о них, добивался их решения. Это, прежде всего, защита природы, вопросы воспитания и становления нового человека, патриота и гражданина.

Меня, например, он просил познакомить с молодежью, школьниками, желающими попробовать себя в печати. Он хотел с ними поработать и помочь им, открыть таланты, в существовании которых он был вполне уверен.

С первых лет писательской деятельности, Владимира Чивилихина увлек энтузиазм выпускников Ленинградской лесотехнической академии, которые решили организовать комплексное лесное хозяйство «Кедроград» в Горном Алтае. Об этом он написал в книге «Шуми, тайга, шуми», где показал огромные усилия, которые прилагала молодежь в осуществлении этой идеи.

Героями его документальной повести «Серебряные рельсы» стали инженеры-изыскатели железных дорог Кошурников, Стофато, Журавлев, которые в суровые годы Отечественной войны проводили изыскание трассы дороги мужества Абакан-Тайшет и однажды, будучи захвачены ранней зимой во время следования к месту своего расположения, погибли. В своем дневнике Николай Иванович Кошурников последний раз записал:

"Пишу, вероятно, последний раз, замерзаю..... Я иду пешком, очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замерзну». Это был октябрь 1942 года.

Железная дорога Абакан-Тайшет была построена в 1965 году, открыв южный ход, а к 12-й пятилетке грузооборот настолько вырос, что уже понадобилось строительство второго пути.

Самоотверженные и смелые действия пожарных в борьбе с лесными пожарами за спасение лесных богатств, своеобразно показаны В. Чивилихиным в его повести «Елки-моталки».

По повести В. Чивилихина «Над уровнем моря» снят ки -



В.А.Чивилихин (крайний с лева) на встрече выпускников железнодорожного техникума с друзьями-сокурсниками. г.Тайга кемеровская обл. 1968г.

подаватели. Поговорили о делах, о жизни. Владимир Алексеевич был веселый и, как прежде, шутил. Ночевал он у Анатолия Шевкунова - нашего товарища, а на следующий день собрались у моих друзей Забродиных, где также о многом говорили. У нас возникла мысль обратиться через газету к Министру путей сообщения с просьбой выделить средства на проектирование и строительство нового здания техникума, ибо прежнее здание ФЗУ пришло в ветхость и не обеспечивало необходимых условий.

Володя опубликовал статью в газете «Комсомольская правда», в которой показал сколько специалистов подготовил Тайгинский техникум, где они работают и что мы от МПС вправе ожидать положительного решения вопроса. Министр решил этот вопрос. Техникум был запроектирован и

построен. Сейчас это прекрасное трехэтажное здание с общежитием, столовой, условия стали лучше, чем в некоторых институтах. Владимир Алексеевич в решении этого вопроса оказал неоценимую помощь своему родному техникуму.

Он включался в обсуждение, а также в решение многих других вопросов и проблем. Об этом можно судить по его произведениям и публицистическим выступлениям.

В.А.Чивилихин - автор многих книг, изданных у нас в стране и за рубежом, опубликовано около ста его очерков,

В процессе учебы нас часто направляли на производство в паровозное или вагонное депо для оказания помощи в ремонте подвижного состава. Следует отметить, что в то трудное время для нас находили новую спецодежду, и нам это нравилось.

В период производственной практики мы ездили кочегарами на паровозах, работали в ремонтных цехах депо. Однажды нас с Володей Чивилихиным направили в цех подъемного ремонта паровозов в комплексную бригаду Верхолайцева. Володю поставили к слесарю-экипажнику Павлу Козлову. Это был пожилой человек. Он сутками не выходил из депо, чтобы обеспечить выпуск паровозов из ремонта. Володя с пониманием оценил эту тяжелую профессию слесаря, да и вообще рабочего-железнодорожника. В ремонтных канавах было темно, освещал рабочее место каждый себе факелом, смоченным мазутом. Как то Павел Козлов послал Володю заправить факел, так как он догорал. Володя набил факел, обмакнул в мазут и зажег. С зажженным факелом через колеса и раму паровоза полез туда, где был слесарь, но его сразу не заметил и горящими каплями с факела обжег своего шефа. Тот выругался как мог и пригрозил вгорячах. Володя оставил факел и ушел. Очень переживал. Немного погодя Павел сказал мне: «Иди, позови Володьку, прошло всё». Впоследствии, при встречах, Володя часто вспоминал этого слесаря и этот эпизод. В повести «Про Клаву Иванову» в образе Глухаря он показал примерно характер этого рабочего человека. В одном из писем, когда эта книжка вышла из печати, Владимир мне писал: «Да, интересно бы встретить Пашку Козлова. Думаю это не такая уж невозможная вещь».

В 1945 году мы проходили заводскую практику на Красноярском паровозо-вагоноремонтном заводе (ПВРЗ) в разных цехах, на различных рабочих местах. Обстановка на заводе была очень тяжелая. Кадров не хватало. Из-за недостатка питания люди были ослаблены. На выходе из цехов в рост человека были отвалы металлической стружки от обработки деталей подвижного состава и военной продукции. В этих отвалах были прорублены коридоры для прохода. На территории завода стояло много поврежденных паровозов. Это место называли кладбищем паровозов. Приходилось иногда снимать с

них нужную деталь. В 1945 году на «кладбище» уже были и немецкие трофейные паровозы.

Жили мы рядом с заводом в здании средней школы, во время летних каникул, когда она была свободной. Сейчас там проходит Копыловский путепровод.

С питанием было трудно, и мы послали Володю Чивилихина и Толю Шевкунова домой в Тайгу за 500 км, чтобы привезли кое-что. Их очень ждали. С проездом в то время было трудно, везли войска на восток, подряд шли эшелоны. Но, все же, им удалось съездить.

С Володей мы питались вместе и перед отъездом из Красноярска сварили последний кисель из одной воды и крахмала, больше уже ничего не оставалось, ни картошек, ни продуктов.

В Красноярске мы часто ходили купаться и загорать на Енисей. Вода в реке до пуска ГЭС была теплее, чем сейчас. Володя хорошо плавал, переплывал русло реки. С ребятами он ходил в заповедник "Столбы", а вечерами, как и все - в парк «Парижской коммуны». Сельскохозяйственные работы и здесь не обходили нас. Володя впоследствии не раз говорил, что одним из первых настоящих городов с большими домами, который он увидел, был Красноярск и поэтому к этому городу у него был повышенный интерес. Впоследствии он неоднократно посещал Красноярск, приезжая в командировку сюда или в другие районы Восточной Сибири. В своих дневниках он оставил записи впечатлений того времени, о городе и об окрестностях Красноярска.

Осенью 1945 года, когда уже начал выпадать снег, Володя Чивилихин вместе с одним из студентов другого курса, по просьбе администрации техникума перегнал отару овец от Тайги до Тутальского совхоза. За это им обещали выписать картофель. Мероприятие было трудное. Дорога шла рядом с железнодорожными путями. Однако им за это не выписали обещанные овощи. Хотели выдать меньше. Володя не стал получать их вообще. Все же конфликт был урегулирован. Он не любил обманывать сам и не допускал, чтобы с ним так поступали. У него была характерная черта говорить прямо, открыто, а если сам поступал неправильно, то, не задумываясь, мог извиниться и перед взрослым и перед ребенком.

и и другое из нашего разговора. Он во время дежурства подготовил и напечатал эту статью.

Мы прожили в Москве всего несколько дней, но благодаря Володе Чивилихину, мы посмотрели очень многое, побывали в мавзолее В.И.Ленина, в Оружейной палате, в Московском университете на Ленинских горах и т.д. В университет он нас провел каким-то задним студенческим ходом, который он знал еще раньше.

Впоследствии мы, проезжая Москву во время отпуска, встречались с ним довольно часто.

С один из следующих приездов Володя показал нам дневники изыскателя железной дороги Абакан-Тайшет Н.Н.Кошурникова. Дневник находился у него на руках, так как он начал собирать материал для книги "Серебряные рельсы".

Первую свою книгу "Живая сила" о воркутинских железнодорожниках он напечатал в 1957 году. Прислал мне ее на память.

Следующая книга "Про Клаву Иванову" была издана в 1964 г. Я прочитал ее и написал Володе свои отзывы. От него получил письмо, в котором он писал: «Очень рад твоему письму и тому, что тебе понравилась моя повесть. Но было бы замечательнее, если б ты покритиковал меня. Сказал бы, что не понравилось, где можно улучшить на твой взгляд и т.д. А в общем спасибо. Живу я по-старому. Работы, как всегда, завались. Сейчас надо писать книгу - готовить "Здравствуйте, мама" и Серебряные рельсы" к изданию. Перевели меня заместителем ответственного секретаря, работы прибавилось. Комнату еще не получил, но обещаю. Семейная жизнь в порядке. Дома - тоже более или менее. Думаю копить материал, писать. Только писать так, чтобы волновало людей».

В 1968 году Тайгинский техникум МПС отмечал свое 25-летие. На юбилей съехались многие выпускники, в том числе и нашего выпуска, 1946 года. Прилетел и Владимир Чивилихин. Директором техникума был наш друг Николай Павлович Смирнов.

Состоялось торжественное собрание и вечер, на котором выступал Владимир Алексеевич и другие выпускники и пре

«Я тоскую по Родине вьюжной,
По далеким сибирским лесам,
По глубоким снегам, по высоким стогам
Я тоскую по родине вьюжной.
Если ты побываешь в Сибири,

Долго будешь ее вспоминать
Наши девушки - лучшие в мире,
Наши парни - таких поискать
Не забудь им привет передать,

Если ты побываешь в Сибири, и далее:
На бескрайних сибирских просторах
Наш народ свое счастье кует.
Тот Советский народ, богатырский народ,

Что в Сибири далекой живет.
И заканчивается словами:
Ой, Сибирь, ты Сибирь - бирюзовая ширь.
Нет на свете сторонки милей».

Я в то время еще ни разу не был в Москве. Володя знал это и звал к себе. Он в 1954 году с отличием закончил МГУ и был оставлен в редакции газеты «Комсомольская правда» корреспондентом, а я закончил учебу на два года раньше и получил направление на Восточно-Сибирскую железную дорогу. Первый раз в Москву мы поехали уже с женой в 1955 году поездом Иркутск-Москва. Нас Володя тепло встретил, устроил в общезнании Центральной комсомольской школы, спросил о работе, о том как доехали, какие у нас первые впечатления и т.п., а сам ушел в ночь на дежурство в редакцию. На следующий день он повез нас на экскурсию по Москве, но прежде всего позвал к газетной витрине и показал на газету «Комсомольская правда». Нас там ожидал сюрприз. В газете была статья под заголовком "В поезде Иркутск-Москва". В ней говорилось, что молодые специалисты Кривошеины Владимир Михайлович и Вера Ивановна впервые приехали в Москву. Далее написал какие первые впечатления

За ним не наблюдалось, чтобы он хвастал чем-то, как в молодом возрасте, так и позже. Однажды в военном лагере под Тайгой беседа с начальником штаба майором Бабовичем в свободное время вылилась в спор о прочитанных книгах, авторах и т.д. Они называли героев, эпизоды, задавали вопросы друг другу. Все, кто при этом присутствовал, были немало удивлены большой начитанностью будущего писателя в свои 16 лет.

В июне 1946 года мы окончили Тайгинский техникум, получив специальность техника-механика паровозного хозяйства, и разъехались по месту назначения. Большинство осталось работать в депо Тайга. Владимир Чивилихин и Гоша Тонких взяли направление в депо Троицк, Южно-Уральской железной дороги. Мне, Володя впоследствии писал об одном случае, происшедшем с ним в период работы в Троицке.

Работая техником по обмеру колесных пар паровозов, он, как полагается, регулярно подавал справки о величине проката бандажей начальнику депо. Но однажды шел литерный поезд, под который нельзя выдавать паровоз с большим прокатом бандажей, а с малым в депо не было. Начальник депо выдал, какой был, а когда паровоз забраковали и сорвали поезд, он сослался на ошибку техника. Узнав об этом, Володя не смирился с такой несправедливостью и заставил начальника депо извиниться. Все обошлось без неприятностей, но он запомнил этот случай на всю жизнь.

Вскоре Володя уехал работать на ст. Узловая Московской ж.д. Работал там мастером и преподавателем железнодорожного училища, сотрудничал в местной газете, писал заметки и статьи.

Во время отпуска он приезжал в Тайгу веселый, бодрый. Он уже определенно высказывал свои планы поступить в МГУ и стать журналистом. Мы гуляли с ним у наших друзей. Володя отличался чуткостью и вниманием к своим друзьям. Однажды произошел такой случай.

В письмах я Володе писал, что поступил в Томский электромеханический институт инженеров транспорта (ТЭМИИТ), на механический факультет, учусь, но в общежитие не попал, так как не хватало мест. Жил, поэтому, с сестрой на частной квартире. Однажды, во время отпуска, когда

он приехал на ст. Тайга, (в 1948 году) мы были вечером в железнодорожном клубе. Я там встретил студентов старших курсов нашего института, которые в это время здесь проходили производственную практику. Среди них были и члены профкома и комитета комсомола. Я об этом сказал Володе, но, ни о чем его не просил. Прошло несколько минут, и вдруг, я увидел Володю в кругу этих студентов, которым он энергично что-то доказывал. Когда я подошел, то услышал, что он требует от них выделения места в общежитии для меня. Я отозвал Володю, ибо разговор выглядел скандально и сказал ему, что «ты этим сделал еще хуже». Он не согласился со мной, заявив, что они должны все же понять его. Уже после, эти старшекурсники встретили меня и сказали: "Хороший у тебя друг". Я конечно согласился. В новом учебном году мне дали

место в общежитии, где я прожил все годы учёбы. Узнав, что у меня нет логарифмической линейки, он сделал мне приятный сюрприз. Где-то в Москве купил ее и прислал мне в Томск. В то время такую вещь было трудно найти.

Работая на ст. Троицк на Урале и на станции Узловая Московской железной дороги, Володя Чивилихин самостоятельно подготовился и на отлично сдал в 1949 году все вступительные экзамены на филологический факультет Московского государственного университета (МГУ). Володя знал, что поступить в МГУ очень трудно, поэтому заранее взялся основательно за подготовку к вступительным экзаменам. В письмах он сообщал, сколько сочинений уже написал и что ещё готовит. Впоследствии он говорил, что им было написано при подготовке порядка 100 сочинений по литературе. Экзамены он выдержал блестяще, однако его не зачислили. Предлагали ему любой технический ВУЗ Москвы, мотивируя отказ тем, что он техник. Володя догадывался, что кому-то надо было место, не прошедшему по конкурсу, поэтому поехал к Министру высшего образования. Долго ждал его и долго не уезжал домой. Не дождавшись приема, он рассказал референту министра о том, что непонятно почему не зачислен в МГУ, хотя сдал все экзамены на отлично. В то же время некоторые, не выдержавших конкурс, приняли. Оставив в ми -

нистерстве письмо, Володя уехал в Узловую, продолжать работать. И вот, в 1949 году, я получил от него сообщение о том, что пришла телеграмма: «Зачислены очно, приезжайте срочно» - так он передал мне её содержание.

Володя стал студентом филологического факультета МГУ. Одна его мечта осуществилась. Из писем, которые я получал от него, когда учился в Томске, мне было известно, что учёба двигалась у него отлично. Он участвовал в общественной комсомольской работе, ходил на лыжах.



Владимир Чивилихин, студент МГУ. 1949г.

В 1951 году, когда Володя проходил практику, он напечатал в газете "Вечерняя Москва" небольшую статью под рубрикой "Москвичи на трудовом посту": "Начальник колонны Мира" о машинистах паровозного депо Москва-Сортировочная. Это было депо, где проходил первый коммунистический субботник. Вырезку этой его статьи из газеты прислал мне на память, я храню ее до сих пор.

Одно время он серьезно заболел, не посещал занятия, но, все же, от своего курса не отстал.

В период учебы он не забывал о Сибири. Больше того, скучал и писал мне об этом. В одном письме прислал стихотворение, названное им "Песнь о Сибири". Он писал: