

# Магистраль его жизни

► **Нынешний год - юбилейный для тех, кто в 70-е годы XX века променял уют и привычный образ жизни на работу в суровых таёжных условиях. В нашей области их более трёхсот: строителей, железнодорожников, врачей, военных. В совместном проекте «Нашего Белгорода» и регионального отделения Общероссийской общественной организации «Бамовское содружество» к 50-летию стройки века мы рассказываем об их судьбах.**

## По дороге к мечте

Так случилось, что **Василий Мазур** пошёл по стопам своего отца, став первопроходцем. Он вырос в большой семье, где воспитывали пятерых ребятшек. Его отец уехал осваивать целинные земли, и семья осталась без хозяина.

А в 1960 году, когда старший брат пришёл из армии, они решились на переезд. Продали корову, купили билеты на поезд и всей большой компанией отправились в дальний путь из своего села на Житомирщине в Кустанайскую область Казахстана. И хоть жили в бараке, Василий Матвеевич вспоминает, что обеспечивались целинники лучше, чем жители их деревни. В магазине был выбор продуктов, и даже книги можно было купить. Детишек много, ведь приезжали на целину целыми семьями. Там Василий пошёл в школу, а после окончания восьмого класса работал путейцем на железной дороге и учился в вечерней школе.

Тогда и появилась у него мечта стать машинистом. Очень хотелось узнать, как это у огромной машины колёса крутятся.

Наверное, для современной молодёжи это стремление получить рабочую профессию покажется странным, но в то время для него это было сродни мечте стать космонавтом. И судьба преподнесла ему подарок - старший брат позвал к себе на Урал, где Василия приняли на учёбу в железнодорожное училище в Серове осваивать профессию помощника машиниста тепловоза.

Вместе с ним учились и жили в одном общежитии парни, уже отслужившие в армии. Они проходили ускоренный курс, а интересы были, как у взрослых, - гуляли, встречались с девушками, не очень вникая в учебники. Зато их младший товарищ, Василий, изучал тонкости профессии, читая книги от корки до корки, а потом доступно пересказывал всё соседям по общежитию. Однажды за этим занятием их застал мастер. И когда пришло время сдавать экзамены, предложил Василию попробовать свои силы вместе со старшими. Справился парень достойно.

До сих пор он помнит, как 5 июня 1970 года, в день своего совершеннолетия, вместе с другом сходили в кино, в честь именины выпили по кружке кваса за три копейки и вернулись в общежитие. А там переполох - Василия Мазура вызывают в депо в первую дублёвскую поездку. Так он стал помощником машиниста. Ког-

да Василий Матвеевич рассказывал об этом, слёзы навернулись на глаза.

## С пути не свернуть

Потом была служба в армии, где Василия выбрали комсоргом полка, и он чуть было не уехал в Норильск на строительство никелевого комбината. Но он очень скучал по маме и вернулся в Казахстан. Работал по специальности на железной дороге в Челкашах. А тут - БАМ. В марте 1976 года Василий поехал в Тынду. А там народу - не протолкнуться. В гостиницу не устроиться, с трудом удалось поселиться в вагончике, где спали прямо на полу, на газетах. А потом благодаря случаю получилось оформиться составителем поездов в СМП-573 на базе отряда «Московский комсомолец» и получить уже своё жильё в вагончике. Там он прожил шесть лет. Возил знаменитую бригаду **Виталия Шпинькова** на автомотрисе (самоходном вагоне. - Прим. ред.), работал помощником машиниста, повышал квалификацию на курсах, чтобы в 1978 году вернуться в депо Тынды на должность машиниста.

К тому времени он уже женился, родились сыновья-погодки. Ни тяжёлая работа, ни суровые погодные условия не пугали Василия Матвеевича. Ведь в Казахстане, где он работал на железной дороге, и морозы лютые, и такие бураны в степи, что снегом заносило с головой.

Василий Матвеевич водил поезд с различными грузами от станции Бамовской до Тынды, потом уголь из Беркакита и древесины из леспромхоза. А когда сдал экзамен на второй класс, работал в пассажирском движении. И ему довелось провести первый скорый поезд № 13 от Тынды до Бамовской, а потом по центральному БАМу от Тынды до Юкталей.

В первой поездке пришлось спать в тепловозе, ещё не создали условий для отдыха локомотивных бригад. И погода не позволяла расслабляться. Бывало, пути так заметало, что тепловоз не мог продолжить движение. А в июле 1984 года и вовсе случилось ЧП.

В то дождливое лето ручейки превратились в бурные реки, и недалеко от Тынды, у станции Могот, подмыло железнодорожный мост. Но той роковой ночью этого никто не знал. Пассажирский поезд следовал из Беркакита в Сковородино точно по графику. За 18 километров до Могота разминулись со встречным грузовым поездом, который благополучно проехал злополучный мост. А дождь хлестал, молнии



В кабине тепловоза 2007 г.



В тайгу за брусникой. 2006 г.

сверкали. И в этой круговерти непогоды Василия Матвеевича насторожило то, что не горел предупредительный светофор. И он стал сбрасывать скорость. Не успел доложить об этом, как дежурная по станции сообщила, что входной сигнал открыт, и впереди, из-за поворота, маячит жёлтый сигнал. Значит, всё в порядке. Но когда мост осветил прожектор, Василий Матвеевич понял: что-то не так. Какая-то неприглядная картина, и перед мостом вроде бы темнеет провал.

- Врубил экстренное торможение, подал песок под тормоза и на прямодействующий тормоз навалился. Помощнику крикнул: «Держись, Саня!» и заглушил заднюю секцию тепловоза, чтобы не загорелась, - вспоминает Василий Матвеевич.

А тепловоз, въехавший на размытую часть насыпи, сорвался с моста. Был страшный грохот и скрежет, а потом тишина и потоки воды, заливающие кабину.

Василий Матвеевич пытался вытащить своего раненого товарища, но ничего не получалось. Ему на помощь подоспел ко-

рейский рабочий, оказавшийся неподалёку. С помощью простыней и верёвки он вытащил парня на мост и помог выбраться машинисту. Их обоих на дрезине доставили в больницу.

Если бы Василий Матвеевич вовремя не сбросил скорость с 70 до 20 километров и растерялся в экстремальной ситуации, последствия катастрофы страшно представить. Ведь тепловоз упал с шестиметровой высоты и почти полностью скрылся под водой, сползли вниз и два почтово-багажных вагона. А пассажирские остановились у края провала. Все целы, пострадал лишь помощник машиниста.

## Там ждут друзья и воспоминания

Василий Мазур проработал на БАМе 38 лет. Трудился не только в депо Тынды, но и на Якутском участке, и даже в музее истории легендарной магистрали, когда ушёл на пенсию. Настоящий профессионал, а ещё активный, неугомонный человек, он уже в зрелом возрасте научился играть на гармошке и гитаре. Об этом тоже мечтал с детства. А когда появились внуки, чтобы порадовать детвору, превратившись в Деда Мороза, провёл 33 утренника в детском кафе.

Вместе с супругой, **Тамарой Филипповой**, которая тоже, как и он, удостоена медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали», они вот уже десять лет живут в пригороде Белгорода. Однажды погостив у друзей в нашем городе, решили остаться здесь навсегда.

Но в края, которым отдана большая часть жизни, по-прежнему тянет. Они тоскуют по грибным местам в тайге, по добрым дружеским отношениям, которые связывают бамовцев. И Василий Матвеевич уже заказал билеты до Тынды, чтобы принять участие в праздничных мероприятиях.

**Анна БАРАБАНОВА**

ФОТО ИЗ АРХИВА ВАСИЛИЯ МАЗУРА



Место крушения поезда. 1984 г.



Василий Мазур, 1979 г., фото с Доски почёта.