



***ПРЕДВЕСТНИК  
ПЕРЕМЕН***

**О жизни и творчестве Александра Побожего**





Амурская областная научная библиотека  
имени Н. Н. Муравьева-Амурского

Отдел обслуживания

# ПРЕДВЕСТНИК ПЕРЕМЕН

О жизни и творчестве Александра Побожего

*Информационно-методические материалы*

Благовещенск, 2019

Предвестник перемен : о жизни и творчестве Александра Побоже-го : информ.-метод. материалы / Амур. обл. науч. б-ка им. Н. Н. Муравьёва-Амурского ; сост. В. В. Соломенник. – Благовещенск, 2019. – 56 с. + 1 электрон. опт. диск (DVD-ROM). – (Русские судьбы: амурские писатели ; вып. 13).

Составитель : В. В. Соломенник  
Ответственный за выпуск : Н. Г. Долгоруков  
Верстка и дизайн : М. И. Гнускова

© Амурская областная научная библиотека  
имени Н.Н. Муравьёва-Амурского



## Содержание

От составителя	4
«ТРОПОЙ ИЗЫСКАНИЙ...»: жизненный путь Александра Побожего	6
«ТРАССА ТАК НАЧИНАЛАСЬ...»: творческий путь Александра Побожего	13
«НЕОБЪЯСНИМАЯ ЗАЧАРОВАННОСТЬ...»: Александр Побожий в воспоминаниях и оценках современников	26
«СКВОЗЬ СЕВЕРНУЮ ГЛУШЬ...»: методические рекомендации к изучению жизни и творчества Александра Побожего на уроках литературного краеведения	42
ЛИТЕРАТУРА	50
Произведения А. А. Побожего	50
Литература о жизни и творчестве А. А. Побожего	51



## От составителя

*Знали, что начальник экспедиции  
Александр Алексеевич Побожий  
занимается писательством.  
Догадывались, что «просто так»  
не станут посылать сюда изыскателей –  
надо ждать больших перемен.  
И дождались, как видим.*

**М. Узоров**

Побожий Александр Алексеевич (1914–1978) – инженер-изыскатель, русский советский писатель, прозаик, документалист, член Союза писателей СССР, один из основателей Амурской писательской организации.

Произведения Побожего публиковались в центральных и в региональных периодических изданиях: «Гудок», «Знамя», «Молодая гвардия», «Новый мир», «Тихоокеанская звезда», «Советская Россия», «Дальний Восток», «Приамурье моё», «Амурская правда», «Авангард».

Первые документальные очерки и повести Александра Побожего были напечатаны в журнале «Новый мир» при поддержке Александра Твардовского, который отметил у амурского автора, присутщее только ему художественное ведение окружающего, оценил строгую документальность повествования.

Предлагаемые информационно-методические материалы представляют личность Александра Алексеевича Побожего, освещают основные вехи его биографии, определяют значимость его художественных произведений.

Данный сборник состоит из четырёх разделов. В первом – «Тропой изысканий: жизненный путь Александра Побожего» – описаны основные вехи его биографии. Второй раздел – «Трасса так начиналась: творческий путь Александра Побожего» – знакомит с произведениями Александра Алексеевича. В третий раздел – «Необъяснимая зачарованность...» – включены воспоминания об Александре Побожем и оценки его творческого наследия друзей, близких, коллег писателей журналистов, учёных-филологов. Четвёртый раздел – «Сквозь северную глушь...» – содержит методические



рекомендации к изучению жизни и творчества Александра Побожего на уроках литературного краеведения.

Литература в библиографическом списке сгруппирована в двух разделах: «Произведения А. А. Побожего» и «Литература о творчестве А. А. Побожего».

Издание адресовано широкому кругу пользователей: библиотечным работникам, преподавателям, учащимся, всем, кого интересует творчество амурских писателей. Материалы сборника могут использоваться читателями и сотрудниками библиотек для удовлетворения краеведческих запросов; проведения библиографического информирования по краеведению; выявления необходимых материалов при подготовке и составлении пособий, сборников, альманахов и других изданий краеведческого содержания; организации краеведческих бесед, обзоров, презентаций; обогащения школьного учебно-воспитательного процесса краеведческим материалом, в основу которого положено творчество Александра Побожего.

Данные информационно-методические материалы являются тринадцатым выпуском из краеведческого цикла «Русские судьбы: амурские писатели».

К сборнику прилагается диск, содержащий электронную версию информационно-методических материалов «Предвестник перемен: о жизни и творчестве Александра Побожего»; фрагменты изданий А. А. Побожего; фотографии писателя; электронные презентации, посвящённые его жизни и творческому наследию.



## «ТРОПОЙ ИЗЫСКАНИЙ...»: жизненный путь Александра Побожего

*Я иду с тобой тропюю,  
Узкой тропкой сохатиной,  
То крутой на поворотах,  
То дорогою долинной.  
А за нами лягут шпалы,  
А за нами лягут рельсы,  
Жизнь придёт в тайгу весной  
Разудалой звонкой песней...*

**Из студенческой бамовской песни**

*Будущая железная дорога  
складывается по частям,  
как книга по главам.*

**Александр Побожий**

Родился Александр Алексеевич Побожий 22 (9) апреля 1914 года в селе Крутиха Барнаульского уезда, Томской губернии Российской империи (ныне село Крутиха Крутихинского района Алтайского края). Дед будущего изыскателя и писателя в 1897 году с женой, пятью сыновьями и дочерью перебрался с Украины в Сибирь в поисках вольных земель.

В 1929 году Александр Побожий поступил в Новосибирский землеустроительный техникум. «Родители одобрили мой выбор: на землемеров, геодезистов, топографов спрос был везде большой, и отец с матерью рассчитывали, что я смогу работать, оставаясь в родном доме или вблизи него. Последнее меня, правда, не так уж привлекало, хотелось побывать в других краях. И эта мечта сбылась», – вспоминал Побожий.

В 1932 году Александр Побожий – практикант Новосибирского землеустроительного техникума, впервые попал на изыскания железной дороги, и с той поры всю свою жизнь, до последнего дня, посвятил любимой работе, прошёл путь от техника до руководителя крупнейших экспедиций.

После окончания Московского института транспорта Побожий вёл изыскательские работы для строительства железных дорог в Сибири, на Дальнем Востоке, в Монголии. В предвоенные годы соорудил первую очередь Московского метрополитена. «В конце 1935



года я впервые попал в Москву и там поддался искушению: в то время на устах у многих я слышал слово «метро», в газетах и журналах часто писали о славных делах метростроевцев – и я пошёл к ним маркшейдером (специалист по строительству подземных сооружений), – говорил А. Побожий в 1971 году. – На строительстве метрополитена я проработал около трёх лет. Но после этого меня снова потянула к себе тайга, и с тех пор больше тридцати лет я изыскиваю трассы новых железных дорог на Дальнем Востоке, в Заполярье, в степях Казахстана. Я вернулся к любимому делу. Но никогда не изгладятся в моей памяти лёгкие и стройные, покрытые орлецом и нержавеющей сталью колонны станции метро «Маяковская», на строительстве которой я работал...».

В 1930-х годах работал в первых изыскательских партиях экспедиции «Сибстройпуть» на трассе Байкало-Амурской магистрали, от Тайшета до Братска. В то время мечте изыскателей не суждено было осуществиться. Минули десятилетия, прежде чем Александр Побожий снова вернулся в полюбившиеся места, чтобы заново пройти трассу, открывающую доступ к природным богатствам северных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока.

В 1942 году Побожий прокладывал Волжскую рокаду, связавшую Сталинград с Саратовым, проектировал промышленные посёлки.

Во время Великой Отечественной войны, Александр Алексеевич проводил изыскания таёжной трассы Салехард – Игарка, железных дорог Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, Тайшет – Лена, Тюмень – Сургут. Тут тоже был фронт, но трудовой. В нереально короткие сроки изыскатели должны были проложить трассу железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. И они справились с поставленной крайне сложной задачей.

В 1945 году А. А. Побожий в должности начальника титула по изысканиям и проектированию был направлен на проектирование угольного разреза посёлка Новорайчихинск.

Большая часть жизни Побожего связана со строительством Байкало-Амурской магистрали. Дважды он занимался прокладыванием бамовской трассы. В 1938 году руководил Олёкминской экспедицией, проводившей изыскания от Чарской долины до посёлка Тындинский в районе рек Олёкмы, Хани, Верхней Ларбы. В 1947 году Побожий был назначен начальником байкальской экспедиции от Усть-Кута до Нижнеангарска на Байкале и ещё дальше на восток по долине Верхней Ангары до Уояна. Шестьсот километров трассы сквозь тайгу, через Байкальский хребет, Таюрский и Нийский перевалы,



через реки Лену, Киренгу, Кунерму и Верхнюю Ангару не пугали изыскателей безлюдьем, бездорожьем и недоступностью. Напротив, они считали это назначение высокой наградой.

В 1967 году Побожий вновь вернулся на БАМ в должности начальника экспедиции и Мосгипротранса. Радиостом на базе экспедиции многие годы работала его жена – Ирина Казимировна. По сути, вся работа проводилась заново, так как старая трасса вошла в зону затопления из-за строительства Зейской ГЭС.

Побожий в самых высоких инстанциях доказал неправильность привязки БАМа к плотине Зейской ГЭС и отодвинул дорогу на десятки километров севернее города. Он же, круто повернув дорогу на юг, сократил обход водохранилища, что дало экономию в миллионы рублей. М. Узоров пишет: «То был «кабинетный подвиг»: за столом, заваленном картами, аэроснимками, рабочими журналами изыскателей прошлых лет (в том числе и собственными дневниками), искал, находил, браковал и снова искал Александр Алексеевич такой вариант, который был бы дешевле в строительстве и эксплуатации и при этом проходил, как можно дальше от Транссиба. Вот откуда пошла традиция, смысл которой – дерзать, не принимать очевидное за верное, трудиться на совесть, что для изыскателя имеет особый смысл. Ведь его ошибка со временем обрастает ошибками на порядок большими, когда на трассу приходят строители» («Авангард», 1984, 27 октября, с. 3).

Побожий всегда смотрел на десятки лет вперёд. «Ошибки в нашей работе не допустимы», – говорил Александр Алексеевич, – они дорого обходятся государству. Изыскатели привязывают к месту не только трассы, но и будущие посёлки, станции, города». Побожий утверждал: «БАМ – не просто «второй путь к океану», а дорога к новым территориям, требующим хозяйственного освоения» («Авангард», 1984, 27 октября, с. 3).

Вопроса «Строить БАМ или нет?», который возник в прессе в 1990-е годы, для Александра Побожия не существовало. Он считал, что эта магистраль необходима, так как она открывает дорогу к природным богатствам Сибири и Дальнего Востока.

БАМ, по словам Александра Побожего, – его жизнь. В предисловии к книге «Сквозь северную глушь» он писал: «Мне выпало двойное счастье – начинать изыскательские работы на БАМе в составе первых экспедиций и много лет спустя вернуться сюда завершать начатое. Мои товарищи были первопроходцами, они отдали любимому делу годы нелёгкой, но счастливой жизни. Мой долг рассказать о них».



Журналист газеты «Гудок» Сергей Богатко в главе «Бросок на Север» книги «Второй путь к океану» описывает изменения в жизни посёлка Тындинский, которые произошли с возобновлением строительства БАМа: «Когда Побожий в райкоме партии рассказывал о том, какие перемены ждут «город Тынду», ему, конечно, верили, но, как говорится, безотносительно...

В безвестный ранее Тындинский регулярно стали ходить скоростные комфортабельные Як-40, и никто не удивился. Среди больших событий произошло это как-то незаметно, обыденно. Осенью 1973 года строители БАМ – Тында буквально из рук изыскателей рвали чертежи. Жена Побожего, Ирина Казимировна, потирая воспалённые глаза, наносила на планшет точки пикетов. Это был планшет со съёмкой маленького местного аэродрома, который нужно было немедленно расширить для приема реактивных пассажирских самолётов. В конторе экспедиции непрерывно трезвонил телефон: планшет ещё не был готов, а к аэродрому уже двинулись бульдозеры и катки.

Старожилы тихого посёлка Тындинского вначале недоверчиво улыбались, когда слышали сетования приезжих строителей на то, что, дескать, места тут для города маловато... Старый райцентр и опомниться не успел, как оказался окружённым со всех сторон новыми посёлками».

Побожий нашёл место для строительства аэропорта в Тынде.

Александр Побожий утверждал, что настоящими изыскателями становятся не сразу: «Работа у нас такая, что мы все кровно зависим друг от друга. Первое наше условие: честность в труде, а по отношению к товарищам – верность и деликатность. Далеко не все выдерживают это испытание, но кто остался, значит, надолго, а то и на всю жизнь. Позже появляется истинное пристрастие, любовь к работе. И потом уж каждой весной душа изыскателя начинает томиться, так и тянет из зимних квартир в тайгу, в полёт, в маршрут».

Побожий считал профессию изыскателя и строителя дорог особенной: «Вот послушайте, как высказывался по этому поводу замечательный русский инженер Дмитрий Иванович Журавский: «Чтобы сокровища, разбросанные на огромном пространстве, могли сделаться действительным достоянием народа, чтобы достигающие ста миллионов население могло слиться в одну могучую массу, нужно много труда со стороны инженеров, требующего много знания и большой энергии... Да не утрачат нас ни горы с вершинами, одетыми снегами и облаками, ни глубокие и широкие реки, ни скалы, ни тундры!»».



Да не устрашат нас! – повторяет Александр Алексеевич. Закрывая книгу. – Это звучит как клятва. А Байкало – Амурская магистраль будет проверкой нашего мастерства, нашей верности делу».

Побожий крайне ответственно относился к изыскательской деятельности. Порой ему приходилось вступать в споры со строителями, которые возникали из-за специфики работы на вечномёрзлом грунте. В книге «Второй путь к океану» Сергей Богатко описывает один из таких случаев. «Первое время, несмотря на категорическую установку Мокровицкого «жить в дружбе с проектировщиками», многие приезжие строители нередко «схватывались» с изыскателями. И дело доходило порой до курьёзов. Рассказывают, как один из начальников участков насаждал на Побожего.

– Посмотрите, что вы нам напроектировали, – указывал он на серые валуны, лежащие на трассе. – Здесь же скальный грунт, а у вас написано «торфяное болото». Видите – скалы!..

Обветренное лицо Александра Алексеевича оставалось совершенно бесстрастным.

– Это – торф, – упрямо твердил старый изыскатель. – Под валунами торф.

Весь в праведном гневе, начальник участка закричал:

– А валуны, что с неба упали?! – И приказал бульдозеристу: – Ну-ка ковырни...

Побожий хотел остановить, но где там... Могучий бульдозер взревел, сдвинул валуны, содрал дерн и тотчас погрузился в болотную жижу по самую выхлопную трубу. Изыскатель пожал плечами: «Я же говорил, торф. Не хотели на наших ошибках учиться, доставайте теперь...».

О том, как высоко оценивал изыскательскую работу Побожий, говорит и его поступок, описанный в статье М. Узорова «Вспомни, товарищ...»: «А ты, машинист, дай, пожалуйста, какой-нибудь нестандартный гудок, когда ведомый тобою состав вылетит на разъезд Пономарёво. Почти память изыскателя и оцени последний подвиг Побожего. Это он своей властью дал такое название разъезду на 179 километре трассы Тында – Зейск. В честь погибшего изыскателя» («Авангард», 1984, 27 октября, с. 3).

21 июля 1971 года газета «Правда», а вслед за ней крупнейшие газеты мира опубликовали снимок платформы, движущейся по рельсам. На платформе – космическая ракета. Стартовая площадка Байконура. Этот участок пути – тоже дело рук Александра Алексеевича.



«Здесь он бродил в лёгких брезентовых сапогах по безлюдной равнине, пугая пустынных змей, особо тщательно выверяя азимут по солнцу и по звёздам, ибо там, где кончались рельсы, открывалась дорога в космос», – пишет Сергей Богатко в книге «Второй путь к океану».

Александр Алексеевич Побожий награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и многими другими. Побожему присвоено звание «Почётный транспортный строитель». «Именно Почётный, а не Заслуженный. В этом ведомстве, как видите, традиционно по-своему отмечали особо отличившихся людей», – написал амурский журналист Александр Филоненко («Московский комсомолец на Амуре», 2008, 19–26 ноября, с. 13).

Скончался Александр Алексеевич 10 июня 1978 года в возрасте 64 лет после продолжительной неизлечимой болезни. Человек исключительно скромный, даже застенчивый, он и о болезни своей говорить стеснялся, долго не обращался к врачам. А потом было уже поздно... Похоронен в городе Пушкин Московской области, где в то время жила его семья.

Александр Алексеевич Побожий ушёл из жизни, но осталась главная дорога его жизни – Байкало-Амурская магистраль, стальные рельсы которой на огромном пространстве рассекли дикую непроходимую тайгу, где некогда прокладывали первые тропы изыскатели. Осталась память о нём у жителей Амурской области.

В городе Зее на доме номер 11 по переулку Шевченко размещена мемориальная доска, свидетельствующая о том, что здесь с 1969 по 1976 год проживал инженер-изыскатель Байкало-Амурской магистрали Побожий Александр Алексеевич.

В 1990-е годы Амурский облисполком и Зейский райполком обращались в Совет Министров РСФСР с ходатайством о присвоении станции или разъезду БАМа (предложено Баралус) имени А. А. Побожего. Но предложение было отклонено ввиду того, что название «Александр Побожий» длинное и неудобное в обращении.

В 2014 году руководство Тындинского региона вышло в Совет народных депутатов Тындинского района с проектированием новых именных разъездов Малого БАМа на участке Хани – Тында, которым необходимо присвоить имена строителей БАМа – первопроходцев, мостовиков и студентов.

8 ноября 2018 года состоялось открытие трёхкилометрового разъезда имени Побожия, который разделит перегон Сети – Тында.



«Побожий» стал третьим разъездом, сданным «Бамстроймеханизацией» на Малом БАМе после Мохортова и Федосеева на однопутной линии Бамовская – Тында.

На линии Бамовская – Тында разъезд «Побожий» стал третьим именованным разъездом наряду с открывшимися в 2016–2017 годы разъездами в честь первого начальника ГлавБАМстроя Константина Мохортова и писателя Григория Федосеева.

С вводом разъезда «Побожий» вдвое сократилось перегонное время, и уменьшился интервал между отправлениями поездов со станции Тында в южном направлении. Первый поезд по новому пути пропустили в 9 утра по местному времени, а уже к обеду произвели скрещение двух грузовых составов.

«Уникальность разъезда «Побожий» в том, что на этой промежуточной станции шесть входных светофоров и она примыкает к двухпутной вставке, которую проектировщики запланировали из-за большого количества кривых, в том числе зигзагообразной кривой в сторону Сети, – отметил заместитель начальника ДЦС-6 Сергей Кеняйкин. – С вводом разъезда на подходах к Тынде увеличивается пропускная способность за счёт уменьшения интервала между отправлением поездов из Тынды в сторону Транссиба».

Начальником станции Побожий назначена 23-летняя Наталья Хвостей, ставшая самым молодым начальником станции на линии Бамовская – Тында.

7 апреля 2014 года к 100-летию А. А. Побожего в отделе краеведения и редких книг Амурской областной научной библиотеки имени Н. Н. Муравьёва-Амурского была оформлена выставка «Магистраль его жизни».

Сотрудники Амурского областного краеведческого музея имени Г. С. Новикова-Даурского встречались с А. А. Побожим. В музее хранится переданный им комплекс материалов: фотографии 1930–1970-х годов, документы, рабочий костюм, палатка, геодезические инструменты, книги с дарственной надписью. В год 100-летия музея (1991) амурский журналист Александр Филоненко передал в музей «Схему вариантов БАМ на участке Тында – Селемджа» с поправками и автографом Александра Побожия.

9 апреля 2019 года в Амурском областном краеведческом музее (зал № 18) открылась выставка «Тропой изыскателя», посвящённая 105-летию со дня рождения А. А. Побожего. На выставке представлены личные вещи А. А. Побожего из фондов музея – это предметы,



которыми он пользовался во время своих изыскательных работ: рулетка, термометр для почвы, походная планшетная сумка, рюкзак, форменная одежда работника БАМа. А также «Схема вариантов Байкало-Амурской магистрали на участке Тында – Селемджа» с дарственной надписью: «Амурской правде» от изыскателей Гипротрансмоста» и надпись ручкой с синей пастой: «Исправленному верить 13.12.77 г.» с подписью Побожего.

Завершить этот раздел хочется словами Александра Побожего: «Многие считают нас романтиками, но это понятие имеет много оттенков. Мы не на прогулке «с гитарой под полой», а работаги. Но мы не знаем более увлекательной работы, чем наша, особенно на Байкало-Амурской магистрали, среди суровой природы необжитых северных районов Дальнего Востока».

## **«ТРАССА ТАК НАЧИНАЛАСЬ...»: творческий путь Александра Побожего**

*Я изыскатель, который пишет.*  
Александр Побожий

Увлекательная работа, интересные встречи, размышления, наблюдения, яркие картины природы привели к тому, что Александру Побожему захотелось рассказать об этом, чтобы и читатели узнали о людях, прокладывающих дороги.

Александр Побожий не считал себя писателем. «Я изыскатель, который пишет», – сказал он однажды в беседе с журналистом. Побожий полагал, что он обязан восстановить справедливость: в литературе нет недостатка в героях геологах, людях других таёжных профессий, а вот изыскателям не повезло, хотя труд их также насыщен героикой повседневных будней.

Литературный дебют А. Побожего состоялся в 1959 году. В трёх номерах газеты «Советская Россия» был напечатан рассказ о том, как группа изыскателей вместе с А. А. Побожим спасла на реке Хунгари в сентябре 1944 года американских лётчиков. Их самолёт «Б-9» получил повреждение и был вынужден перелететь на территорию СССР. Члены экипажа с большой высоты прыгнули с парашютами. Девять человек были найдены на четвёртый день в ста километрах от



Хабаровска, а командир и стрелок оставили самолёт позднее, и были найдены поисковой группой, возглавляемой А. Побожим, более чем месяц спустя. Рискуя собственной жизнью ради жизни других, Побожий и его товарищи-изыскатели нашли обессилевших, изъеденных таёжным гнусом американцев и доставили на эвенкийских ульмагдах на базу экспедиции.

Рассказ понравился Александру Трифоновичу Твардовскому, в то время главному редактору литературно-художественного журнала «Новый мир». Он пригласил автора и попросил написать «что-нибудь в этом же духе» для публикации в этом журнале.

Первый очерк А. А. Побожего «Глухой неведомой тайгой» был опубликован в 1961 году в журнале «Новый мир». С этого времени литературное творчество стало второй работой в жизни Побожего.

В 1971 году была издана первая книга «Тропой изыскателя», затем книги «Дорогами тайги» (1974), «БАМ: сказание о первых просеках» (1975), «Сквозь северную глушь» (1978, вышла через несколько месяцев после смерти А. А. Побожего).

В книгах «Тропой изыскателя» и «Дорогами тайги» повествуется о прокладывании трассы будущей Байкало-Амурской магистрали, о первых шагах изыскателей и строителей её, о мужестве тех, кто первым пришёл в глухие таёжные дебри, о новых масштабах железнодорожного строительства.

В рецензии на книгу «Дорогами тайги» Н. Митрофанов обращает внимание читателей на то, что она «написана человеком, не только великолепно знающим своё дело. Но и умеющим образно рассказать об увиденном, пережитом, человеком тонко чувствующим и красоту пейзажей, и характеры людей, изменяющих своим трудом лицо самого края» («Дальний Восток», 1974, № 9, с. 145).

Побожий не просто повествователь, рассказчик, фиксатор событий: в тяжёлом труде двух-трёх парней-изыскателей, бьющих шурф на склоне обрывающейся где-нибудь у реки сопки, он умеет приоткрыть перспективу, даёт воображению читателя увидеть действующую уже магистраль – новый путь страны к океану. «Сейчас мало кто помнит, – пишет автор, – как в тридцатых годах было начато строительство одной из крупнейших железнодорожных магистралей. Разве иногда в поездах можно услышать о событиях тех лет и о людях, чьи имена сохранились в чьей-то памяти».

Его память сохранила эти имена – имена товарищей, соратников, сподвижников, и на страницах книги многие первые изыскатели и строители трассы оживают перед читателем, пусть и в коротких



сценах, эпизодах. Таков, например, Ф. Г. Гвоздевский, бывший конник армии Будённого, крупнейший строитель железных дорог. Чем-то в главном – в отношении к делу и высокому сознанию долга, ответственности перед порученным ему делом – он напоминает образ Батманова из романа В. Ажаева «Далеко от Москвы». Таков и самоотверженный начальник изыскательской партии на перевале Сихотэ-Алинь А. П. Кузнецов, чьим именем назван разъезд на железной дороге Комсомольск – Советская Гавань. До последнего часа своей жизни он трудился на посту, куда его послала Родина, и умер, как фронтовой разведчик в тяжёлом и опасном поиске.

Вот как об этом пишет Побожий: «С перевала пришла печальная весть: умер Арсений Петрович Кузнецов. Мы потеряли ещё одного товарища. Под нестройный залп охотничьих ружей тело его опустили в мёрзлую землю. Будущую железнодорожную станцию на хребте решено было назвать его именем. Много станций носят имена погибших изыскателей. Вот только на линии Абакан – Тайшет: Кашурников, Стофато, Журавлёво – в названиях этих станций увековечены имена тех смелых людей, что первыми прошли здесь тропой изыскателя».

В 1942 году, во время боёв под Сталинградом, А. Побожий занимался прокладкой рокадной дороги, связавшей Сталинград и Саратов. Бамовские рельсы были переброшены на строительство Волжской рокады, сыгравшей важнейшую роль в битве на Волге.

В книге «Дорогами тайги» Побожий вспоминал: «Полуголодным людям, не имевшим экскаваторов и вообще никакой техники, кроме тачек, грабарок, лопат да взрывчатки, предстояло в небывало короткий срок построить железную дорогу! Невольно закрадывалось сомнение: смогут ли?» Смогли.

Приведём несколько отрывков из его книги «Сквозь северную глушь» (1978).

«Прокладывать трассу от станции Иловли начали в середине февраля 1942 года. Вскоре наступила распутица, снег превратился в жидкую кашу, потекли ручьи, раскисли дороги. Мы уходили на трассу в потёмках и возвращались в темноте вечером, еле волоча по лужам промокшие ноги. До глубокой ночи, при тусклом свете керосиновой лампы, вычерчивали план и профиль будущей дороги».

«Земля в глубине не оттаяла, в неё не лезли даже пикетные колышки. Завьялов со своими техниками проводил геологические работы шурфами – буровое оборудование из Вельска не доставили, оно застряло в пути, а рабочие чертежи для строительства требовались немедленно. Оттаивать мерзлую землю было нечем, геологи



с рабочими грызли её, твердую, как камень, отвоевая кирками каждый сантиметр».

«В Саратов, Камышин и Бальцер стали прибывать сформированные на Дальнем Востоке военно-строительные подразделения, соединенные в строительное управление. Они везли с собой самую необходимую, пусть и крайне примитивную технику (вплоть до тачек, топоров и лопат), которой здесь и вовсе не было, и главное – рельсы со скреплениями, некоторое количество мостовых ферм, снятых с участков БАМа Ургал – Известковая и Бам – Тында, а также катушки проводов, аппараты связи и ещё многое другое. Всё это продвигалось к нам с Дальнего Востока на правах и со скоростью следующих на фронт воинских эшелонов. Дальневосточники с ходу оседали почти двести километров трассы».

«Четырнадцатого июля в Сталинградской области объявили военное положение. Государственный Комитет Обороны приказал закончить строительство Волжской рокады от Иловли до Петрова Вала у Камышина в августе.

С трассы теперь в хутора никто не уходил – спали у насыпей и мостов, где работали. Сколько должен продолжаться рабочий день, все давно забыли. Работали, сколько могли вынести; кто выбивался из сил, ложился отдохнуть под открытым небом, потом снова поднимался – катать тачки, рубить балки, ставить столбы, укладывать рельсы, подбивать под шпалы балласт. Еду варили здесь же, на месте».

«Вокзалов, конечно, не возводили – вместо них, вровень с землей, немного отступя от путей, рыли землянку, устанавливали телефоны и аппаратуру для дежурных по станции, рядом с этой землянкой копали другую для жилья. Вот и все железнодорожные устройства, не считая, разумеется, пунктов водоснабжения, которые, кстати сказать, нередко размещались на перегоне: насосы качали воду прямо из открытого источника. Все остальные сооружения мы даже не проектировали, оставляя их до лучших времен».

«Седьмого августа со станции Иловля через новую узловую станцию Петров Вал у Камышина по Волжской рокаде пошли поезда – Сталинград получил связь с железнодорожной сетью страны. К тому времени все другие дороги на Сталинград с запада были перерезаны. По новостройке хлынул подвижной состав с юга. В августе и сентябре 1942 года по нашей линии успели перебросить на север 23 тысячи вагонов с ценнейшим оборудованием и 480 паровозов. Если бы не рокада, весь подвижной состав с грузами из района Сталинград -



Гумрак был бы разбит немецкой авиацией или уничтожен нами, чтобы не отдать врагу. По этому же пути к Сталинграду и Дону подвозили войска, боеприпасы и военную технику».

Шли тяжёлые бои. «И всё-таки нас, тогда ещё молодых и выносливых, – пишет А. Побожий, – прямо из-под Сталинграда направили на изыскание трассы для новой железнодорожной линии, которая должна была соединить Комсомольск-на-Амуре с портом Советская Гавань. Нам было совестно удаляться от фронта в глубокий тыл. И зачем нужны эти изыскания, когда страна напрягает все силы, чтобы остановить и разгромить немецких захватчиков?.. Только много позднее мы поняли всю дальновидность такого решения».

С этих слов и описания дороги, с сборов в экспедицию на Сихотэ-Алинь и выхода изыскателей в тайгу и начинается повествование. Книга целиком связана с Дальним Востоком и Сибирью, с изысканием и строительством железных дорог, которые войдут составной частью в будущую Байкало-Амурскую магистраль.

В 1932 году – напоминает автор – началось строительство Комсомольска-на-Амуре, и к этому городу начали подводить дорогу от Волочаевки. «В связи с этим решили дорогу на Советскую Гавань прокладывать не от Хабаровска, а от Комсомольска; в то же время было уже намечено строить железнодорожную магистраль от Тайшета через Братск, Усть-Кут и Нижнеангарск и на Комсомольск. Таким образом, железная дорога от Комсомольска до Советской Гавани должна была стать восточным участником этой магистрали», – читаем в книге «Дорогами тайги».

И без того трудная задача изыскателей осложнялась ещё тем, что страна испытывала крайнюю нужду, и надо было так проложить трассу, чтобы обойтись без строительства крупных мостов и больших туннелей. Об этом постоянно помнили изыскатели. Бедным было снабжение и оборудование, голодным был паёк, но изыскатели с честью и раньше намеченного срока выполнили свою работу. Русский патриотизм, думы о фронте воодушевляли их. Побожий ярко и убедительно об этом рассказывает.

Война и здесь, далеко от фронта, вторгалась в жизнь изыскателей, и порою самым неожиданным образом. Так, по правительственному заданию А. Побожему пришлось возглавить поиски американских лётчиков, повреждённый при налёте на Японию самолёт которых ушёл в сторону нашего Дальнего Востока и рухнул в тайге. Американские лётчики были найдены в самом бедственном положении, оказали им помощь, доставили их в госпиталь.



В предисловии к книге автор вспоминает: «Недавно я ехал поездом с побережья Тихого океана из Советской Гавани в Комсомольск-на-Амуре. Кругом теснились сопки, покрытые хвойным лесом. Иногда они отступали, и тогда на смену им появлялись с одной стороны скалы, а с другой – бурные реки, зажимая плотно дороги на узкой полоске. Железная дорога здесь – ниточка жизни, затерявшаяся в ещё мало обжитом крае». Можно понять чувства человека, первым пришедшего в эти места!

И снова Побожий на будущей большой магистрали, только на этот раз на западном её участке, на изыскании трассы Тайшет – Братск – Усть-Кут. Ещё во всём дают себя знать последствия войны. Однако изыскатели будущей дороги получили хорошее снаряжение: лошадей, речные катера, самолёты малой авиации. А вслед за ним шли строители.

«Приходилось думать и думать, как сократить объём земляных работ, где автомашинами, где грабарками и тачками, опережая укладку, отсыпалось полотно, строились мосты. И каждый километр дороги значился в графике строительства – ему был отведён срок готовности под укладку».

Затем Побожий работал в Заполярье на изыскании железнодорожной линии Салехард – Игарка. В главе «Возвращение» он описывает перемены в жизни изыскателей, продолжавших работы в Сибири и на Дальнем Востоке. «В тридцатых и сороковых годах основными нашими транспортными средствами были вьючные лошади и олени. Мы тогда неделями, а иногда и месяцами добирались к месту работы. В пути таяли запасы продуктов, рвались обувь и одежда, выходили из строя лошади и олени, на переправах через бурные реки нередко тонуло снаряжение. В таёжных переходах изыскатели, бывало, и голодали, тяжело заболели от недоедания и переутомления. Не имея хороших карт, люди плутали по тайге, случалось, что и гибли от мороза, становились добычей диких зверей. Именами погибших изыскателей названы железнодорожные станции и разъезды. К 1969 году старые способы передвижения и труда ушли в прошлое. Занятая на изысканиях трасс для железных дорог экспедиция получила гусеничные вездеходы «АТЛ-5» и «Газ-47», а для заброски продовольствия и людей в тайгу вертолёт «МИ-4» и «МИ-1». Средства нам дали на диво богатые. Но и задачу поставили огромную». Автор рассказывает о новой технике изыскателей, в частности, о современных методах аэрофотосъёмки.



«Выполняя задание по изысканиям, экспедиция Мосгидротранса одновременно приступила к окончательной разбивке трассы. 1971 год стал для нас, – пишет автор – годом долгожданного возвращения на старые тропы.

И вот Тында, посёлок Тындинский, название которого сейчас часто встречается. «Изыскатели и строители ушли отсюда в 1942 году на запад защищать Родину от лютого врага и увезли с собой весь металл с дороги». Заросло лесом дорожное полотно. Теперь строители вернулись сюда во всеоружии современной дорожно-строительной техники. Проектировщики прокладывают трассу в обход водохранилища Зейской ГЭС – это места, по которым три столетия назад русские люди по Зее и её притокам вышли на Амур. Трассу в местах прежней стройки стремятся вести так, чтобы, несмотря на новые, повышенные технические условия сооружения дороги, где это возможно, сохранить и использовать ранее отсыпанное полотно и выстроенные опоры мостов.

Заканчивается книга картиной повсеместно развернувшихся на трассе работ. «Уже пошли из Советской Гавани морские паромы с железнодорожными составами на Сахалин. Строится огромный железнодорожный мост в Комсомольске через Амур, который заменит паромную и ледовые переправы на Восток. Перевалив через Становой хребет, дорога выйдет на Якутское плоскогорье, богатое не только коксующимися углями в Чульмане, но и железной рудой, золотом и многими другими полезными ископаемыми, а также лесом».

Автор рассказывает о людях стройки, работниках изыскательских партий, местных жителях – орочах, говорит и о тех, кого прозвали «бичами», говорит озабоченный проблемой трудоустройства и перевоспитания этих людей. Тепло отзывается он о побывавших на стройке первых студенческих отрядах.

В книге «Сквозь северную глушь» нет замысловатого сюжета. Автор предлагает читателю пройти вместе с ним и его коллегами таёжными тропами, принять участие в прокладке в отдалённых, труднодоступных местах новых железных дорог и, прежде всего, Байкало-Амурской магистрали. Он знакомит нас со своими друзьями-изыскателями. Людьми мужественными и самоотверженными. Рассказывает об их нелёгком труде, о природе Дальнего Востока.

Побожий описывает красоту осени и суровость ранней дальневосточной зимы. «Я тоже полюбил этот край. Красота осени на Дальнем Востоке пленит любого человека. Зелёные сосны и кедры чере-



дуются с пожелтевшими лиственницами. Тополя и берёзы наряжены в разноцветную листву, кусты ольхи стали оранжевыми и синими, шиповник горит красным пламенем на тёмной зелени папоротника. Тысячи оттенков украшают тайгу перед холодной зимой, когда все эти краски исчезнут, схороненные сугробами. С наступлением темноты и до самого рассвета изюбры зовут своих подруг. Их трубные призывы раздаются то вдалеке, то совсем близко. Кончится рёв изюбров – кончится и золотая осень. Тайга затихнет». «К концу сентября установилась зима. Почти каждый день валил снег. Мелкие ели и чёрные пни превратились в снежные бугры. По ночам мороз доходил до двадцати градусов. На Хунгари появились большие забереги, двигалась сплошная шуга, смерзаясь в льдины. Ещё день другой – и Хунгари станет».

В. Долгодворов в рецензии на книгу «Сквозь северную глушь» написал: «Прочитал последнюю страницу книги – и поймал себя на мысли», что и мне захотелось в тайгу, туда, где стоят молчаливые и угрюмые ельники, где возвышаются на склонах сопок, поросших кедровым стлаником, гольцы, где бегут порожистые, с кристально чистой водой реки, где звёздное небо можно хорошо наблюдать и без телескопа – так прозрачен настоящий на таёжном аромате воздух. И уверен: не одного человека позовёт эта книга в неведомые дали, в так любимую автором северную глушь» («Дальний Восток», 1979. № 10, с. 152).

Несмотря на то, что книга «Сквозь северную глушь» автобиографична, Побожий меньше всего пишет о себе. Мимоходом он упоминает о том, как планировал над тайгой на самолёте, у которого отказал мотор; как при подвижке скалы сомкнулась земля в шурфе, из которого он только что выбрался; как оказался в осенний ледоход в зажатой льдами утлой лодчонке на порожиистой горной реке; как прокладывал под непрерывными бомбёжками фашистов через наспех разминированную местность дорогу жизни – Волжскую рокаду; как искал и находил выход в самых, казалось бы, безвыходных ситуациях.

В книге описан случай, который чуть не стоил жизни изыскателей. «У одного переката нас чуть не постигло несчастье. Протока, которой мы шли, оказалась наглухо забитой плавником. Сильное течение устремлялось под завал. Я крикнул, чтобы поворачивали к берегу, но нас неумолимо несло на завал. А тут ещё у радиста сломалось весло. Положение казалось безнадежным. Я грёб кормовым веслом так, что содрогались борта. Трах! Лодку ударило о стволы,



она затрещала. Мы выпрыгнули на завал. Радист, упав, разбил себе в кровь лицо и руку. Мы с Сашей тоже упали, но успели схватить лодку за борт. К счастью, течение здесь было слабее. Если бы мы ударились о завал десятью метрами ближе к середине реки, то наверняка погибли бы. На главный фарватер страшно было смотреть: течение нагромоздило огромные стволы деревьев, одни стояли вертикально, другие лежали поперёк, третьи торчали верх корнями. Всё это сотрясалось, и стволы толщиной в два обхвата качало, как былинки. Потока такой силы я никогда не видел».

Пишет Побожий и о событиях 1942 года: «Не теряя ни минуты, начали прокладывать трассу через минные поля в сторону Воронова. ...Некоторые из строителей подорвались на минах». А он, как и другие изыскатели, шёл впереди строителей!

С особым интересом читается эпизод, повествующий о спасении американских лётчиков, потерпевших крушение недалеко от того места, где находилась экспедиция А. Побожего. Потом между спасёнными и спасителями завязалась переписка.

В книге «Сквозь северную глушь» Побожий пишет о том, что 29 июня 1973 года в газете «Советская Россия» был опубликован его рассказ о том, как в 1944 году в глухой тайге на Дальнем Востоке были спасены два американских лётчика, самолёт которых получил в бою повреждение и вынужден был перелететь на территорию СССР. Американская газета «Чикаго трибюн» напечатала изложение этого рассказа, и в редакцию «Советской России» пришло письмо, в котором сообщалось, что один из спасённых американцев, бывший воздушный стрелок-радист сержант Чарльз Х. Робсон, проживает в г. Индианаполисе, штата Индиана, работает электротехником на военно-воздушной базе. Ему 59 лет. Майора Ричарда М. Малина нет в живых. Он умер в 1959 году в возрасте 59 лет от сердечного приступа». Побожий опубликовал на страницах книги «Сквозь северную глушь» несколько писем от Чарльза Х. Робсона и вдовы Ричарда М. Малина. В которых они выражали благодарность за спасение и помощь.

Хотя повествование Побожий ведёт от первого лица, его авторское «я», скорее определяет место событий, участником которых он был, позволяя высказать своё отношение к происходящему, к людям, окружающим его. С особой теплотой. Увлекательно пишет он о своих старших коллегах – талантливых изыскателях и руководителях Ф. А. Гвоздевском, П. К. Татаринцеве, А. П. Кузнецове и многих других.



Побожий органично включает в повествование многие подробности и технологические тонкости работы первопроходцев-изыскателей, которые читаются легко и с интересом. Читатель вместе с изыскателями участвует в прокладке железной дороги Салехард-Игарка, ищет место для перехода трассы БАМа через Зейское море, исследует коварное озеро Огорон, вокруг которого разбросаны скрытые под слоем вечной мерзлоты линзы льда и скованные холодом целые подземные реки.

Многие разделы книги «Сквозь северную глушь» публицистичны: автор размышляет о том, к чему может привести пренебрежительное отношение людей к вечной мерзлоте. Если же к ней относиться бережно и уважительно, изучить все её законы, то вечная мерзлота превратится из коварного врага, с лёгкостью поглощающего любые сооружения, возведённые человеком, в друга и помощника строителей. Необходимо отметить, что на эту тему А. Побожий неоднократно выступал в периодической печати – от тындинской районной газеты «Авангард» до центральной «Гудок», об этом же говорил на многочисленных встречах с изыскателями и строителями.

Работать в дальневосточной тайге нелегко и опасно. «Сорвёшься со скалы – гибель неминуемая. Даже альпинисты при подъёме на скалы обходят такие места, а нам нужно было брать высоту в лоб, не отклонившись ни на метр», – пишет Побожий в книге «Великие вёрсты».

Вот автор обнаруживает пригревшуюся между спящими изыскателями ядовитую змею.

«Поздняков и Ноздрин, укрывшись с головой, ещё спали. Я рассердился и сдернул с них одеяло. То, что я увидел, потрясло меня: между спящими, свернувшись, лежала змея. Она, видимо пригрелась там и недовольно зашипела. Я остолбенел. Если ребята пошевелиятся, змея может их ужалить. Вот она, вертя головой, подползла к Ноздрину. Овладев собой, я тихонько поднял с земли прут и стал дразнить змею, отвлекая её. Она подняла голову, зашипела и, казалось, готовилась кинуться на меня. В этот момент я изловчился и сильно ударил её по голове, не задев ребят. Змея свилась в клубок, я прыгнул, прижал её ногой и быстро раскидал ребят в разные стороны. Они вскочили, не понимая, в чём дело. Потом увидели змею, отбежали, а я топтал эту тварь, чуть не наделавшую беды. Когда всё было конечно, руки и ноги у меня дрожали».

Вот, работая в шурфе на глубине семи метров, Побожий едва остался жив. «Вдруг какое-то давящее и непонятное чувство охватило меня. «Что со мной?» – подумал я и стал себя успокаивать: это,



наверное, от усталости и недоедания. Где-то надо мной послышался негромкий треск. Я дёрнул верёвку и крикнул не своим голосом:

– Тащи!

Цепляясь за стенки шурфа и придерживаясь за верёвку, я в одну минуту оказался наверху. Ребята, испуганные моим криком и видом, расспрашивали, в чём дело. Я и сам толком не мог объяснить. Но тут внизу раздался сильный треск, и земля под нами осела. Шурфа как не бывало: на его месте образовалась неглубокая воронка. Сразу трудно было определить, что произошло, и на всякий случай я велел ребятам уходить с опасного косогора к скале, а сам полез наверх, к трещине. Она расширилась уже до метра. Всё ясно – произошла очередная сдвижка грунта.

Поздняков предложил рыть рядом новый шурф. Я откровенно удивился:

– Ну и смелый же ты парень!

Но смелость была сейчас излишней: мы уже дошли до скалы, и я захватил в карманы несколько её обломков» («Сквозь северную глушь»).

Вот, оказавшись из-за нелётной погоды без продовольствия, изыскатели днём и ночью идут по стылým дëбрям к базе экспедиции.

«Уже четвёртый день мы шли по тайге. Саяканский и Тудурский перевалы остались позади. Тяжёлый переход утомил не только людей, но даже выносливых «монголоков».

Вот ночью к полевому стану подходит медведь. «Шарик кидался в кусты, но мы спокойно спали у тлеющего костра, решив, что медведь нас не тронет», – сдержанно пишет об этой далеко не единственной встрече с «хозяином тайги» А. Побожий.

Добавим к этому тучи гнуса летом и снежные метели зимой, проливные дожди и лишённую элементарных удобств жизнь в палатках – не временно, как туристы, а годами. Но странное дело: партии изыскателей никогда не испытывали острой нехватки кадров. Чем же привлекала людей тайга? Вероятно, возможностью проверить свои силы, почувствовать себя первооткрывателем, по установленным пикетам которого пройдут тысячи людей, а в выбранных местах вырастут новые города и посёлки, станции и разезды.

В книге А. Побожий приводит историю многих человеческих судеб, когда тайга способствовала становлению личности, помогала людям обрести себя и свой смысл жизни. Естественно, в таких случаях под тайгой автор подразумевает, прежде всего, ту обстановку



коллективизма, товарищества, братства, которая характерна для всех изыскательских партий.

Особую роль отводит А. Побожий в своих книгах суровой природе Севера, выступающей не фоном, на котором развиваются события, но и добрым помощником, и суровым экзаменатором. Вспоминается такой эпизод. Когда в условиях тюменского Севера в считанные дни потребовалось построить аэродром на заметённой многометровыми сугробами реке, изыскатели нашли оригинальный способ: вместо того, чтобы вручную убирать тысячи кубометров снега, они решили укатать взлётно-посадочную полосу стадами оленей. И самолёт благополучно приземлился.

Вот как это было. «Я подошёл к оленям, стоявшим в глубоком снегу, и только сейчас обратил внимание на их большие, выпуклые бархатные глаза. Они были грустные, словно в их глубине отражалась угрюмая тундра. «Вот, – подумал я, – эти животные дают жителям Севера всё, что необходимо для жизни. На оленях ездят, питаются их мясом, из их шкур шьют одежду, делают чумы, из рогов готовят лекарство. Даже когда пурга застигнет человека в тундре, он ложится на снег с оленем, чтобы согреться возле него. И вдруг пришла в голову мысль: «А может, они выручат и нас?»».

Почему-то сразу стало теплее на душе. Я всё смотрел на оленей, как будто ища у них поддержки. Они стояли на месте, переминаясь с ноги на ногу. Рыхлый глубокий снег оседал под их ногами и вскоре стал твёрдым. У меня мелькнула мысль: олени утопнут нам снег на лётном поле, а там будет видно, что делать!».

Александр Побожий тонко чувствующий природу, глубоко познал её законы. По поведению муравьёв он заранее узнаёт о предстоящем резком подъёме воды в реках, по хрусту снега определяет погоду на завтра, знает, как поймать в горной реке, не имея никаких рыболовных снастей и опыта ловли рыбы в бурных реках, острожно-го хариуса. Изыскатели сделали из швейных иголок крючки, на которые решили поймать рыбу и разнообразить скудный рацион. Вот что из этого получилось.

«Приманку подхватило течением и понесло вниз, но она тут же затерялась в пенившейся воде. Там, где скрывался крючок, из воды показалась голова рыбы. Я дёрнул удилище, и серебристая продолговатая рыба заблестела на солнце. Хариус был неплохой, с полкило весом. Но наша радость скоро сменилась огорчением: не могли поймать больше ни одной мухи. Пробовали ловить на бабочек, стрекоз,



но хариусы не обращали на них никакого внимания. Так с одной рыбиной и вернулись в лагерь».

И к природе, подобно коренным жителям севера, он относится как к одушевлённому, живому организму. «Голоса тайги невозможно слушать без трепета. Ведь это голоса её жизни».

В повести «Райчиха – дальневосточная кочегарка» он рассказывает о нюансах работы изыскателей и проектировщиков. Так, в одном из описанных эпизодов, изыскатели, осознавая ответственность за судьбу будущего поселка и экономическую выгоду угледобычи, настояли на проведении железнодорожной ветки от станции Железные Ключи, находившейся ближе к угольному разрезу (вместо запланированной ранее станции Прогресс). Изыскатели после долгих работ нашли там артезианскую воду, хотя раньше считалось, что её в данной местности нет. Вернувшись в Райчихинск через много лет, А. А. Побожий с удовлетворением отметил, что город развивается, он удобен и комфортен для жителей.

В повести «Возвращение» А. А. Побожий пишет о своей любви к Дальнему Востоку, о значении железнодорожной трассы для экономики страны, открывающей дорогу к природным богатствам края.

В записках изыскателя обнаруживается немало интересного этнографического материала.

Колоритны образы эвенков, которые помогали изыскателям. «Невысокий Тарас ходил вразвалку – ноги кривоваты. Его седеющую голову прикрывал накомарник. Одет в свободную куртку из кожи. На ногах унты, в зубах длинная прокуренная трубка. На поясе висели кожаный мешок и самодельный охотничий нож в деревянных ножнах. Смуглое красивое лицо Дуни обрамляли густые чёрные волосы, заплетённые в косы. На ней яркое платье и расшитые разноцветным замысловатым орнаментом унты» («Сквозь северную глушь»).

Нравы и обычаи, детали быта малых народностей Севера – ненцев, удэгейцев, орочей, эвенков описаны очень подробно, с документальной точностью. Побожий пишет об их помощи строителям-первопроходцам, о дружбе и даже романтических отношениях, которые зарождались между представителями разных народов.



## «НЕОБЪЯСНИМАЯ ЗАЧАРОВАННОСТЬ...»:

### Александр Побожий в воспоминаниях и оценках современников

*Может быть, по воле божьей  
Он – писатель, я – поэт.  
Но на сцене я с Побожим,  
И других на сцене нет.  
Я стихи о ГЭС читаю,  
Он о БАМе говорит.  
А из зала нас снимают  
Сотни глаз-теодолит.  
Г. Мозолевский*

\*\*\*

Так это ж Александр Алексеевич Побожий! Человек, при жизни ставший легендой. Ещё до войны он вёл в Приамурье изыскания трассы БАМа. Возглавляемые им экспедиции первыми пришли сюда и во время второго рождения Байкало-Амурской магистрали. Он был не только талантливым инженером-изыскателем, но и незаурядным писателем...

*Александр Филоненко,  
журналист*

\*\*\*

На БАМе многое начиналось со слова «первый»: первый десант, первая станция, посёлок... Но там, где высаживались десанты строителей, до этого проложили свои тропки изыскатели. Именно они и были первопроходцами.

Вьюга ослепила посёлок. Никто не решался выйти в тайгу. Жизнь сосредоточилась в тесных бревенчатых домах, и мало кто знал, что шесть вездеходов мнут сейчас сугробы чёрными гусеницами. Под вой пурги колонна пробивалась сквозь лесную чащобу. Медленно продвигались изыскатели от перевала к перевалу. Под вечер, когда ветер стих, обросшая льдом колонна остановилась на холодную ночёвку. Пока другие разгребали снег и ставили палатки, радист раскинул антенну по кронам сосен, и вскоре писк морзянки наполнил душу теплом: «База, база! Снегу по пояс. Идём тяжело. Задержимся. Помощи не нужно!».



Жарко разгорались костры. Но до ужина никто не тянулся к огню, каждый занят был привычным делом: механики проверяли дизели вездеходов, рабочие пилили сухие лиственницы и подтаскивали дрова поближе, повар суетился у котлов. Длинные колеблющиеся тени пропадали в темноте между стволами. Инженеры-изыскатели тесным кольцом окружили своего начальника. Внимательно выслушавая их, Побожий делал пометки на маршрутной карте.

А таёжный посёлок Тындинский между тем жил своими заботами. В кабинете секретаря райкома обсуждались текущие дела: заготовка леса, ремонт драг, бульдозеров. И когда начальник экспедиции «Мосгипротранса» вошёл в кабинет, никто на него особого внимания не обратил. К тому же вошёл он как старый знакомый, не спеша. Телосложения был крепкого, могучего. Видно было, что человек с характером. Такой не оробеет ни перед министром, ни перед «хозяином тайги».

Секретарь райкома Александр Софронов вдруг поднялся со своего кресла:

– Пойдите, пойдите, – взволнованно проговорил он. – Вы – Побожий? Тот самый, кто в «Новом мире» написал про «мёртвую дорогу»?

И с горячей сердечностью пожал крепкую руку изыскателя.

– Вот добрый знак! – обратился он к мастерам золотых приисков, лесникам и охотоведам. – Значит, скоро сюда к нам пойдут поезда. Знакомьтесь, товарищи! Александр Алексеевич Побожий – предвестник перемен...

От берегов Тихого океана до Балтики, от барханных пустынь Монголии до вечных льдов полярного Урала – почти всюду, где мы строили или будем строить железные дороги, – знают и помнят старого изыскателя. Он всегда приходил одним из первых, и вслед за его появлением начиналась большая стройка; долины и горы оглашались грохотом тяжёлых машин, гудками локомотивов, возникали новые заводы и рудники, посёлки, мосты и станции, менялся уклад жизни района, а то и целого края.

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

В один из учебных дней 1969 года в учительскую школы имени Пушкина зашёл незнакомый человек. Был он строен, подтянут. Подоздоровался, назвал себя и как-то легко и непринуждённо начал бесе-



*Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий*

ду. Мы говорили о нашем городе, музее, людях, современной литературе.

Когда Александр Алексеевич Побожий (а это был он) ушёл, я кинулась в библиотеку, чтобы взять нужные номера журнала «Новый мир», в которых были опубликованы произведения Александра Алексеевича: «Глухой неведомой тайгою», «Мёртвая дорога», «Сквозь северную глушь».

Так состоялось моё первое знакомство с изыскателем и писателем А. А. Побожим.

Следующая встреча произошла несколько лет спустя, когда экспедиция «Мосгипротранс», возглавляемая А. А. Побожим, перебазировалась в Зею. Александр Алексеевич к тому времени был уже принят в Союз советских писателей, является членом Амурской писательской организации. Поэтому частыми были его встречи с читателями, книголюбями. Он рассказывал о своих книгах, о себе, а значит, о трудной и такой нужной работе изыскателей.

Сам он был свидетелем многих событий и интересно о них рассказывал.

*Эрна Лакстигал,  
педагог*

\*\*\*

Когда в 1970 году областная писательская организация проводила в Благовещенске двухдневный семинар начинающих прозаиков, то для участия в нём из Зеи прилетел член Союза писателей, известный изыскатель Александр Алексеевич Побожий, руководивший тогда экспедицией «Мосгипротранса». В своих книгах «Тропой изыскателя», «Дорогами тайги», «БАМ: сказание о первых просеках», во множестве журнальных публикаций он рассказывал о жизни своих современников, строительстве Сталинградской рокады, прокладке трассы Комсомольск – Советская Гавань, о заполярной дороге к Норильску, о первых, ещё довоенных изысканиях Байкало-Амурской магистрали...

Память о себе Александр Алексеевич оставил во многих местах Приамурья. Сразу после прохода трассы на Совгавань он проводил изыскания райчихинского угольного бассейна. Прокладывая трассу БАМа, попутно отыскал место для строительства аэропорта в Тынде. В самых высоких инстанциях доказал неправильность привязки БАМа к плотине Зейской ГЭС и «отодвинул» железную дорогу на десятки километров севернее города. И он же, круто повернув трассу на юг, сократил обход водохранилища, сделал через него мостовой



*Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий*

переход, что дало экономию в миллионы рублей... По примеру своих учителей и предшественников он всегда смотрел на десятки лет вперед.

«Ошибки в нашей работе недопустимы, – говорил Александр Алексеевич. – Они дорого обходятся государству... Изыскатели привязывают к месту не только трассу, но и будущие поселки, станции, города... Просчитайся мы, заставь строителей поднять полотно на сантиметр, и будет миллион убытков на километре пути. Сантиметр, и миллион! Соображаешь? А если посадить станцию на малом подтоке грунтовых вод? Да на всю жизнь проклятым будешь...».

*Николай Сачков,  
врач-терапевт*

\*\*\*

Трудно в это поверить, но он застал ещё тот, первый БАМ, который в довоенные годы прокладывался сквозь амурскую тайгу. Рельсы которого потом воевали под Сталинградом, став там прифронтовой рокадой.

Закончив в 1934 году Новосибирский землеустроительный техникум, комсомолец Александр Побожий поехал в другую сторону от Алтая, где располагалось родное село. Так было загадочнее и интереснее! И работа ждала там с особой долей романтики – инженер-изыскатель железнодорожных трасс. Абсолютно новых трасс! Ты, изыскатель, выбираешь оптимальный маршрут. Самый экономичный и удобный. А следом за тобой, след в след строители отсыпают полотно, укладывают шпалы и рельсы. Гудок паровоза – здравствуй Восток!

В 1967 году Побожий вторично вернулся на БАМ. Вернулся уже начальником экспедиции и Мосгипротранса и занялся изысканиями трассы на участках БАМ – Тында и Тында – Нора. Годы, конечно, наложили свой отпечаток на внешность комсомольца 30-х годов, но в душе он остался всё тем же неисправимым романтиком, каким был раньше. Он даже книжки стал писать о своей работе и о проложенных им дорогах.

*Александр Филоненко,  
журналист*



\*\*\*

К Александру Побожему я впервые приехал осенью 1971 года, когда его экспедиция уже прочно обосновалась в Тындинском. Идти с ним по посёлку было мучительно – то и дело останавливали знакомые с довоенных и послевоенных времён. Однажды изыскателя окликнул по имени древний эвенк с лицом, словно высеченным из бурого камня. Они обнялись. Это был давний приятель Побожего – Андрей Михайлович Никифоров, бывший проводником у него в партии ещё до войны. Начались воспоминания. Потом они договорились о встрече, но Побожий разволновался и то и дело отворачивался, пряча слёзы.

Уже за мостом нам встретился сухощавый старожил-охотник Иван Григорьевич Степаненко. Побожий разговорился с ним, и Степаненко признался, что откопал маленькую канавку в низинке, образовалась лужица вроде озера, и вот сегодня утром он, сидя на крыльце своего дома, подстрелил семь перелётных уток.

– Запишите-ка в свой блокнот, – смеясь, обратился ко мне Побожий, – через год ведь никто не поверит в эту историю. Вот она, эта низинка. Как раз на этом месте мы наметили разместить крупный железнодорожный узел. Отсюда поезда побегут на все четыре стороны: на Невер, Чульман, на Зею и Чару...

Стояла осень. На бесконечных грядах сопок на фоне ясного голубого неба светились жёлтые лиственницы, будто огромные языки пламени, и всё кругом замерло.

Побожий сказал очень тихо, точно боясь разбудить спящую тайгу:

– К здешней осени никогда не привыкнешь... И не опишешь – духу не хватит. Жаль, Пушкин не был здесь, только он и мог бы...

И заторопился на базу: приближалось время связи с отрядами изыскателей, работавшими в тайге. Шли по узкой тропе через густые заросли. По возрасту я гожусь Александру Алексеевичу в сыновья, однако, идя за ним, я напрягал все силы, чтобы не отстать от старого изыскателя. Александр Алексеевич время от времени останавливался, давая мне передышку, потом снова легко двигался вперёд. Там, в райкоме, он показался мне неповоротливым, здесь же шагал быстро и бесшумно, и, казалось, ни одна ветка не смела коснуться его плеча.

Красивая радистка, увидев начальника экспедиции, тотчас встала и протянула ему наушники. Потом я узнал, что это жена Александра Алексеевича. Она с ним была и в заполярной тундре, и в снежных Саянах, а теперь вот здесь, в амурской тайге.



*Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий*

В большом экспедиционном доме они с мужем занимают одну просторную светлую комнату. В окна заглядывает тайга. На полке ряды книг: Твардовский, Шолохов, Фадеев, Джек Лондон. Тут и книга самого Побожего «Тропой изыскателя», а на столе разложены листы новой рукописи «Дорогами тайги». Литературное творчество для Александра Алексеевича больше, чем простое увлечение. И ему ничего не нужно выдумывать. Сама жизнь изыскателя увлекательнее иного романа, столько встретил он интереснейших, преданных своему делу людей, столько прошёл дорог...

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

Вспоминаю, как Побожий говорил, что в изыскательской партии, будь ты её начальник, инженер, не должен пугаться самой чёрной работы, которой, конечно, на изысканиях хоть отбавляй. Все должны хорошо владеть топором, уметь найти пропитание и разжечь в любую погоду костер, быстро «читать» местность, знать приметы, ориентироваться без компаса.

*Надир Сафиев,  
журналист*

\*\*\*

Прочитал последнюю страницу книги «Сквозь северную глушь – поймал себя на мысли», что и мне захотелось в тайгу, туда, где стоят молчаливые и угрюмые ельники, где возвышаются на склонах сопок, поросших кедровым стлаником, гольцы, где бегут порожистые, с кристально чистой водой реки, где звёздное небо можно хорошо наблюдать и без телескопа – так прозрачен настоящий на таёжном аромате воздух. И уверен: не одного человека позовёт эта книга в неведомые дали, в так любимую автором северную глушь.

*В. Долгодворов,  
журналист*

\*\*\*

Сын потомственных крестьян, он думал, окончив землеустроительный техникум, вернуться в родную деревню. Но во время полевой практики уже на последнем курсе техникума волей случая оказался в отряде изыскателей. Да так и остался на всю жизнь верен новой профессии, профессии, дающей простор творчеству, определяю-



*Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий*

щей сознание, что именно после них, изыскателей, первопроходцев, начинается новая жизнь, что именно от них зависит судьба края.

Потом были дороги в Горной Шории и Монголии, дороги на вечной мерзлоте и в степях Казахстана.

Самой памятной стала Волжская рокада 1942 года. Под непрерывными бомбёжками люди строили железную дорогу. 7 августа по Волжской рокаде через Камышин пошли первые поезда. Они вывозили ценнейшее оборудование. Назад эти же паровозы и вагоны шли потом с воинскими подкреплениями.

*Эрна Лакстигал,  
педагог*

\*\*\*

Я вспомнил, как Побожий во время Второй мировой войны спас от верной гибели двух американских лётчиков, выбросившихся с парашютами и заблудившихся в тайге.

Он и на фронте был. Только его оружием были теодолит, компас и логарифмическая линейка. Работать приходилось и днём, и ночью, порой под бомбёжкой и на минных полях. Изыскатели и строители спали на железнодорожной насыпи, у тачек. В 1942 году, когда враг приближался к Волге, была спроектирована и за 132 дня построена знаменитая Волжская рокада, сыгравшая большую роль в Сталинградской битве. Потом Побожего перебросили на Дальний Восток, на скальные прижимы Хунгари. Изыскатели надрывались, голодали и гибли на работе, как в бою. В горах Сихотэ-Алиня навсегда остался его друг – начальник партии Арсений Кузнецов. Его именем позже назвали железнодорожный разъезд и тоннель.

Александр Алексеевич помнит чуть ли не каждый свой маршрут, углы крутизны гор, изгибы рек. Помнит плотность пород, на которые легли рельсы железных дорог Тайшет – Лена, Тюмень – Сургут, Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

Негромкий, немногословный и вовсе уж некрасноречивый, Александр Алексеевич обладал удивительным даром рассказчика, слушая его воспоминания и рассуждения о жизни, люди затихали в необъяснимой зачарованности. Нам, жителям Зеи, этот человек дорог ещё тем, что как и Григорий Федосеев, он наш земляк – жил в нашем городе в конце шестидесятых – начале семидесятых годов прошлого



Русские судьбы: амурские писатели *Александр Побожий*  
века вместе со своей женой Ириной Казимировной, работал и, как  
Григорий Федосеев, писал свои очерки и рассказы.

*Николай Сачков,  
врач-терапевт*

\*\*\*

...Сейчас о БАМе разное и говорят, и пишут. Кое-кто из коллег дописался, что и дорога эта якобы вовсе не нужна, что это «самый длинный памятник эпохи застоя...». Прошу вас, не верьте этому! Пишут так в основном те, кто сам на БАМе никогда не бывал, не знал, чем стала для тысяч и тысяч бамовцев это стройка. БАМ это не просто дорога к океану, которая ещё очень здорово послужит и для России, и для всей страны. Для многих БАМ стал чем-то большим. Для А. А. Побожия, например, без всяких преувеличений, – делом всей жизни!

*Александр Филоненко,  
журналист*

\*\*\*

Документальные повести А. Побожего автобиографичные. Но, странное дело, читаешь книгу, и пред тобой проходит жизнь целого поколения советских людей, чья юность совпала с бурными тридцатыми годами. Сверстники автора, как и он сам, испытали тяготы войны, возводили новостройки последних пятилеток. И мы, читатели, невольно делим все его радости и невзгоды, идём вместе с ним, устанавливаем в нехоженых местах пикеты магистралей.

*В. Долгодворов,  
журналист*

\*\*\*

Побожий только с виду мягок и добродушен. В тех случаях, когда речь заходит о деле, об основных жизненных принципах, тут умрёт, а не отступит ни на полшага.

Не раз родители заблудших недорослей просили Александра Алексеевича взять к себе на исправление отбившихся от рук великовозрастных «младенцев». Побожий неохотно это делает, но уж если возьмёт, то из-под взгляда не выпустит, и, если прояснится в голове у парня, начальник экспедиции радуется, как если бы он проложил ещё один государственно важный маршрут.

*Сергей Богатко,  
журналист*



\*\*\*

Тексты Побожия автобиографичны, хотя о себе он пишет мало, его авторское «я» скорее указывает на место и обстоятельства событий. Лишь несколько эпизодов показывают степень опасности профессии (полёт на самолете с отказавшим мотором; ядовитая змея, пригревшаяся между спящими изыскателями и пр.). Тексты его отличаются документализмом, точным изложением фактов, подробным описанием технической стороны изысканий. На страницах своих очерков, повестей А. А. Побожий описывает дальневосточную природу, особенности сурового климата, ратует за сохранение уникальности природы.

*Маркович Алёна Владимировна,  
кандидат филологических наук,  
доцент кафедры филологического образования БГПУ*

\*\*\*

Многие читатели ставят имя Александра Алексеевича Побожего рядом с такими писателями и исследователями Дальнего Востока как Владимир Клавдиевич Арсеньев и Григорий Анисимович Федосеев.

Его произведения «Тропую изыскателя», «Сказание о первых просеках», «За полярным кругом», «Дорогами тайги» и другие печатались в «Новом мире» (тогдашнего редактора «Нового мира» А. Т. Твардовского А. А. Побожий называл своим крёстным отцом), в толстых журналах Сибири, выходили отдельными книгами. Когда Александр Алексеевич приходил в редакцию, помещение словно заполнялось шумом горных рек, холодом опасных наледей, запахом багульника. И удивительно мелодичными названиями – Олёкма, Нюкжа, Зея, Суякан, Витим, Даван...

Чем Побожий привлекал к себе читателей? Искренними повествованиями о заповедных уголках нашего Отечества, о том счастье, которое дарит человеку единение с природой.

Как ему, руководителю экспедиции, организатору полевых работ удавалось выкраивать дорогие часы для раздумий, для работы? Молодёжь, основательно пропитав себя демитилфталатом, упаковывалась в спальные мешки и мгновенно «отключалась», а он находил в себе силы заносить в блокнот не только хронологию важнейших событий дня, но и уроки прошлого – воспоминания о днях минувших, о людях, с кем делил радости и печали трудной жизни изыскателя.



А. Побожий, человек, при жизни ставший легендой, работал на БАМе в составе первых экспедиций в 30-е годы и много лет спустя вернулся сюда завершать начатое.

...Но не увидел Александр Алексеевич свою последнюю книгу, не дошёл до океана самую желанную дорогу. Книга «Сквозь северную глушь» опоздала всего на несколько недель.

*Эрна Лакстигал,  
педагог*

\*\*\*

«Амурская правда» в 70-е годы весьма регулярно публиковала и деловые статьи инженера-изыскателя А. А. Побожего, и его литературные опыты (кстати, тоже посвящённые жизни и труду изыскателей). Он был нашим постоянным автором. И мы гордились этим! Сам Александр Алексеевич не раз бывал у нас в редакции.

Та встреча, 13 декабря 1977 года, как выяснилось потом, оказалась последней. Александр Алексеевич, как всегда, много и охотно рассказывал о ходе работ на БАМе. Рассказывал увлечённо. Отвечая на наши вопросы, Побожий попросил дать ему карту Амурской области. Вот тут и вспомнил я о карте-схеме, лежащей на столе...

– Как она к тебе попала? – удивился Александр Алексеевич. А затем, разглядев, что нет грифа «секретно», рассмеялся. – Выходит, обошли «рогатки»...

Уже собравшись уходить, Побожий ещё раз взглянул на схему:

– А ведь устарела уже твоя схема. Здесь, у Огорона, трассу мы решили вот так продолжить – и ручкой сделал вставку. – Это экономит несколько миллиончиков...

Несколько «миллиончиков»? Ничего себе! Покажи потом кому-нибудь схему с поправкой – не поверят, что вмешалась в неё рука человека, который как раз и сэкономил для страны эти самые миллионы рублей.

– Александр Алексеевич, а вы удостоверьте истинность своей поправки – попросил я.

– Давай, – охотно согласился Побожий и, не долго думая, привычно, как на канцелярском формуляре, размашисто вывел: «Исправленному верить».

*Александр Филоненко,  
журналист*



\*\*\*

Обычно Александр Алексеевич немногословен. Должно быть, это профессия наложила отпечаток. Ответственность изыскателя огромна: из тысяч возможных он должен выбрать только один, самый лучший вариант. Лучший – значит, самый короткий, самый дешёвый, самый удобный. Ошибиться ему нельзя. Его промах будет мозолить глаза поколениям людей. Изыскатель должен предвидеть будущее края – его возможности, перспективы – на многие десятилетия вперёд.

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

На доме номер 11 по переулку Шевченко вывешена мемориальная доска, свидетельствующая о том, что здесь жил Александр Побожий.

Абсолютно уверен, что немногие жители нашего города, проходя по указанному переулку, обращают внимание на этот очень скромный памятный знак. Ещё, думаю, меньше тех, кто об этом человеке что-то знает. И это несправедливо, так как Александр Алексеевич Побожий заслуживает и уважения, и того, чтобы о нём знали и помнили.

*Николай Сачков,  
врач-терапевт*

\*\*\*

Откровенно говоря, я не без волнения ждал встречи с начальником экспедиции Мосгипротранса Побожим. Много слышал о нем, читал его статьи, очерки, книгу о его нелегких и счастливых изыскательских дорогах. Этот человек уже в тридцать третьем году начал изыскания трассы Байкало-Амурской магистрали от Тайшета до Советской Гавани на Тихом океане. Позже, во время войны, Александр Алексеевич пробивал трассу железной дороги Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, которая станет теперь частью Байкало-Амурской магистрали. Почти повсюду на востоке страны, где строили железные дороги, знают и помнят Александра Побожия.

*Надир Сафиев,  
журналист*



Каждую осень, уезжая на два-три месяца в Москву, он искренне считал, что оформит пенсию и не вернётся на Дальний Восток. Он мечтал снять домик где-нибудь на берегу Волги и целиком отдаться литературе. Было много планов, творческих замыслов. Но приходила весна – и снова плотную, коренастую фигуру Побожего можно было увидеть в Тынде, Зее, в самых отдалённых уголках трассы БАМа. И лишь в редкие свободные часы удавалось урывками писать. Помнится, в Тынде, неподалёку от домика, в котором жил, он даже поставил палатку, куда приходил работать: ему был чужд домашний уют, куда увереннее чувствовал он себя в привычных условиях тайги.

*В. Долгодворов,  
журналист*

\*\*\*

– А как становятся изыскателями? – спрашиваю я.

– Первое условие – честность в труде, – отвечает он, – а по отношению к товарищам – верность и деликатность. Далеко не все выдерживают это испытание, но кто остался – значит, надолго, а то и на всю жизнь. И потом уже каждой весной душа изыскателя начинает томиться, так и тянет из зимних квартир в тайгу, на простор. Вот Пётр Степанович Баулин просто бредит наяву байкальскими хребтами. Жена его смеётся каждый раз: «Ну затоковал мой Пётр опять...». Александр Иванович Лямин – бог аэрофотосъёмки, Александр Таряников, Владимир Лавринев, Вера Орлова, Надежда Горская – люди все надёжные, проверенные не раз. Мария Копытова – молодая женщина, а по налёту часов уже заработала штурманскую пенсию, но уходить не собирается.

– Значит, и вправду тайга привораживает...

– И тайга, – отвечает старый изыскатель, – и работа.

Помолчав, говорит, раскрывая старинный том:

– Профессия изыскателя – особенная. Вот послушайте, как высказывался по этому поводу замечательный русский инженер Дмитрий Журавский: «Чтобы сокровища, разбросанные на огромном пространстве, могли сделаться действительным достоянием народа, чтобы достигающее ста миллионов население могло слиться в одну могучую массу, со стороны инженеров нужно много труда, требующего много знаний и большой энергии... Да не устрашат нас ни горы с вершинами, одетыми снегами и облаками, ни глубокие и широкие реки, ни тундра!».



– Да не устрашат! – повторяет он, закрывая книгу. – Это звучит как клятва.

А потом кивает на кипы чертежей:

– Скоро они пойдут в дело, я это чувствую. Поэтому все наши изыскатели торопятся...

Предчувствие его не обмануло. Спустя полгода в Сковородине высадились первые отряды транспортных строителей. Штаб нового управления «Бамстройпуть» разместился прямо на вокзале. Планировалось до разворота большой стройки открыть движение поездов до Тынды, соединив её с Транссибом. Но времени не хватило.

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

Много места в его книгах уделено описанию коренных жителей Дальнего Востока – орочей, нанайцев, эвенков. С любовью А. А. Побожий описывает суровую сибирскую природу. Чувствуется, что автор навсегда полюбил эти места, с радостью возвращается сюда. В своих книгах он пишет об особенностях северной природы, в частности о необходимости сохранения «вечной мерзлоты», об осторожном обращении с нею.

*Р. П. Димиденко,  
сотрудник Амурского областного  
краеведческого музея*

\*\*\*

Эта встреча произошла в те дни, когда через тайгу, горы и болота Восточной Сибири пробивались изыскательские партии проектных институтов Министерства транспортного строительства. В редакцию «Правды» приехал обожжённый солнцем и морозами начальник одной из таких экспедиций Мосгипротранса Александр Алексеевич Побожий. Инженера вызвали срочно в министерство, где нужно было уточнить целый ряд позиций в проекте центрального участка Байкало-Амурской магистрали. Закончив свои дела, перед самым отъездом он решил навестить своего друга, журналиста нашей газеты, Сергея Богатко, с которым не раз делил тяготы и лишения тропы изыскателя.

– Где пройдет трасса? Каков климат, геология? – вопросов ему было задано немало. И неудивительно – человек этот ещё в сороко-



вых годах прошёл не одну сотню километров через зелёную пустыню Восточной Сибири, прокладывая путь прародителям БАМа: линиям Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, Тайшет – Лена. Было интересно лично от него услышать о новом большом деле, к которому приступил наш народ.

– Что сказать? – озабоченно начал Побожий, подошёл к большой карте Советского Союза, что висела на стене, и авторучкой провел дугообразную линию от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре.

– Вот. Пока это выглядит так. Что дальше будет – не знаю. Могут вноситься изменения, но незначительные. Скажу откровенно: в столь сложных условиях никто в мире не сооружал железных дорог такой протяжённости. Дикая тайга, труднопроходимые горы, болота, почти половина трассы будет проложена в зоне вечной мерзлоты. Сложная сейсмика. Климат здесь резко континентальный – зимой сильные морозы, зато летом в речках можно купаться, как и в европейской части России.

– Сравнивать нечего – первая Транссибирская магистраль прокладывалась в более благоприятных условиях, – убеждал нас известный землепроходец.

За плечами этого инженера более сорока лет трудной тропы изыскателя железных дорог: рокадная линия, связавшая в годы войны Сталинград с Саратовом (транспортные строители соорудили её за несколько недель, что помогло подтянуть к линии фронта новые дивизии, огромное количество техники), таёжная трасса Салехард – Игарка, стальные линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, Тайшет – Лена, Тюмень – Сургут. И теперь БАМ.

Побожий говорил о том, что на трассе действуют подразделения сразу нескольких проектных институтов. От Лены до Витима работают партии, прибывшие из Томска и Новосибирска. Дальше, к Тынде, намечают путь ленинградцы.

Участок Комсомольск-на-Амуре – Ургал исследуют специалисты Хабаровска. Остальную часть и линию БАМ – Тында – Чутьман, соединяющую второй путь к океану с Транссибом, изучают и проектируют москвичи.

Александр Алексеевич, глядя на карту, делился с нами своими впечатлениями о проекте, и мы видели неприступные скалы, болота, заросшие колючим кустарником и мхом, зелёную тьму тайги. И мысленно уже готовились в дорогу.

*Юрий Казьмин,  
главный редактор газеты «Гудок»*



В одной из наших вечерних бесед Побожий рассказывал, что строительство железной дороги через безжизненное пространство стоит дорого и надо изыскивать возможности удешевить его... Для того, чтобы доказать целесообразность данного, например, варианта с прижимами, надо пройти по тому варианту трассы, который отрицаешь. Необходимо, чтобы свою часть работы выполнили трассировщики, чтобы геологи произвели исследования грунта дна, гидрологи изучили режим реки, скорость течения, возможность размыва насыпи, чтобы специалисты решили, каким материалом отсыпать эту насыпь, какие потребуются защитные сооружения – дамбы, траверсы... «Если уйдём в реку, – говорил Побожий, – должны будем рядом искать материал или добираться до породы и из неё делать отсыпку. Хотя в предварительных прикидках мы уверены, что пойдём на прижим, но в конечном счёте всё сведётся к стоимости двух вариантов. Изберём более дешёвый. А надёжность обеспечим в любом случае». Когда я спросил, почему не вести дорогу в глубине тайги, уйдя подальше от прижимов, от реки, Побожий ответил, что, если подняться выше прижимов, на пересечении местности встретится множество логов, которые по весне затопит вода, и через которые придется строить большие мосты. «Это самая трудная трасса в моей жизни, – говорил Александр Алексеевич. – Здесь, почти на всем её протяжении, вечная мерзлота. В долинах под мшистыми марями – линзы льдов. Нет ни троп, ни дорог; реки, хребты и огромнейшие таёжные пространства. Будущая железная дорога складывается по частям, как книга по главам».

В лагере ждут вертолёт. Побожий собирается на базу в посёлок Тындинский. Последнее распоряжение Владимиру Лейкину. Спасатели сообщили по радию, что вездеход удалось поднять, и Побожий говорит, что трассировщикам необходимо выйти на спасённом вездеходе на двадцатый километр и разбить промежуточный лагерь. Время не ждёт. Надо идти дальше на восток.

*Надир Сафиев,  
журналист*

\*\*\*

Вечером 15 марта 1974 года Побожий позвонил мне в редакцию. Голос его звучал взволнованно: «Вы слышали?! БАМ начинается!».

Через несколько дней он улетел на трассу. Вместе с ним отправился в дальний маршрут Пётр Баулин и другие опытные изыскатели



Русские судьбы: амурские писатели *Александр Побожий*

путей сообщения. Их ждала колонна, составленная из 14 гусеничных вездеходов.

...Знаменитого изыскателя не стало спустя три года после укладки последнего «золотого» звена Байкало-Амурской магистрали. И мне тогда вспомнилось заветное его желание: «Хочется увидеть БАМ действующим. Проехать от Тайшета до Тихого океана, стоять у окна вагона, выходить на станциях и разъездах, смотреть и слушать, как мчатся поезда, вспоминать друзей и наши маршруты». Вспомнились мне и слова секретаря райкома: «Лучшую станцию этой магистрали потомки назовут именем изыскателя». Но не назвали. Забыли о первопроходцах. О тех, за кем тянется ниточка жизни – дорога».

*Сергей Богатко,  
журналист*

\*\*\*

Непосредственный участник освоения таёжной целины, Александр Алексеевич Побожий писал летопись мужества и отваги тех, кто, выполняя свой долг перед Родиной, непреклонно шёл к осуществлению поставленной цели – продолжить через непроходимую тайгу, горные реки и перевалы маршруты будущей магистрали века.

*Эрна Лакстигал,  
педагог*



**«СКВОЗЬ СЕВЕРНУЮ ГЛУШЬ ...»:  
методические рекомендации к изучению  
жизни и творчества Александра Побожего  
на уроках литературного краеведения**

*Александр Побожий – изыскатель и писатель,  
так любивший наш Дальний Восток.*

**В. Долгодворов**

**ВЫСТАВКА «ТРОПОЙ ИЗЫСКАТЕЛЯ»:  
материалы к виртуальной экскурсии\***

Виртуальная экскурсия отличается от традиционной лишь тем, что организовывается и проводится в условиях учреждения. Виртуальная экскурсия – это форма обучения, сочетающая рассказ учителя с демонстрацией наглядного материала: фотографий, репродукций, видеофрагментов, аудиозаписей. В современных условиях виртуальная экскурсия может быть представлена как слайд-шоу с помощью компьютерных технологий.

Виртуальная экскурсия на уроках литературы очень похожа на проведение обыкновенной экскурсии: понадобится разъяснение учащимся цели экскурсии, сообщение им знаний, необходимых для успеха экскурсии. Характерными признаками виртуальной реальности являются моделирование в реальном масштабе времени; имитация окружающей обстановки с высокой степенью реализма; возможность воздействовать на окружающую обстановку и иметь при этом обратную связь.

Создание виртуальной экскурсии по жизни и творчеству писателя может стать и продуктом проектной деятельности учеников. Благодаря виртуальной экскурсии ученики подробно изучают биографию писателя в различных источниках, подбирают фото и видеоматериалы, осваивают технологию создания фильмов и сайтов в сети интернет.

Материалы к виртуальной экскурсии.

Начать виртуальную экскурсию можно с краткого знакомства с Амурским краеведческим музеем имени Григория Степановича Новикова-Даурского – одного из старейших на Дальнем Востоке, который был основан 16 (28) августа 1891 г. по инициативе Благовещенской городской думы. Его открытию предшествовала выставка, устроенная золотопромышленниками в честь приезда в г. Благовещенск.



щенск цесаревича Николая, будущего императора Николая II. Амурский областной краеведческий музей находится в одном из красивейших старинных зданий Благовещенска (объект культурного наследия федерального значения), где в конце XIX – начале XX вв. размещался магазин торговой немецкой фирмы «Кунст и Альберс».

В 1993 году музею Постановлением Администрации Амурской области присвоено имя известного краеведа, автора многочисленных научных трудов Г. С. Новикова-Даурского, проработавшего здесь 34 года (1927–1961).

В музейных фондах хранится свыше 160 тысяч предметов по природе, истории и культуре Приамурья.

Наиболее крупные музейные коллекции: нумизматическая (монеты) – более 8000 музейных предметов, археологическая – около 9000, естественнонаучная – более 8000, этнографическая – около 4000. Фотофонд насчитывает свыше 15000 единиц хранения, документальный фонд – более 30000, книжный – более 20000. Многие музейные предметы уникальны: костюмы и атрибуты даурского и эвенкийского шаманов (конец XIX в.), музыкальная шкатулка (Германия, конец XIX в.), Усть-Нюкжинский метеорит (начало XX в.), кости ископаемых животных и т.д.

Ежегодно музей оформляет более 100 выставок, обслуживает более 170 тысяч посетителей из России и других стран. Здесь проходят научно-практические конференции, курсы повышения квалификации для сотрудников музеев области. Музеем публикуются материалы конференций, сборники статей и монографии на краеведческую тему, каталоги и справочники. На официальном сайте в рамках проекта «Доступное чтение» музей размещает редкие издания из книжного фонда.

Затем сказать, что в рамках постоянно действующей выставки «Повседневная жизнь в СССР. 1950–1980-е годы», оформлена выставочная экспозиция, посвящённая А. А. Побожему. Продолжить виртуальную экскурсию согласно подготовленному слайд-шоу.

9 апреля 2019 года в Амурском областном краеведческом музее (зал № 18) начала свою работу выставка «Тропой изыскателя», посвящённая 105-летию со дня рождения А. А. Побожего – прозаика, документалиста, члена Союза писателей СССР (с 1974), одного из основателей Амурской писательской организации.

На выставке «Тропой изыскателя» представлены личные вещи А. А. Побожего из фондов музея – это предметы, которыми он пользовался во время своих изыскательных работ: рулетка, термометр



## Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий

для почвы, походная планшетная сумка, рюкзак, а также форменная одежда работника БАМа.

Особый интерес представляет «Схема вариантов Байкало-Амурской магистрали на участке Тында – Селемджа» 1974 г. Это вариант трассы БАМа, который к тому времени уже был признан основным и по которому проложили магистраль. На схеме дарственная надпись: «Амурской правде» от изыскателей Гипротрансмоста» и надпись ручкой с синей пастой: «Исправленному верить 13.12.77 г.» с подписью Побожего.

Современники об Александре Побожем говорят: «Человек, ставший при жизни легендой». Возглавляемые им изыскательские экспедиции в числе первых пришли в Приамурье во время стройки Байкало-Амурской магистрали. Александр Алексеевич был не только талантливый инженером-изыскателем, но и незаурядным писателем.

На выставке вниманию посетителей предложены книги писателя с его автографом.

### \*Примечание

Мультимедийная презентация виртуальной экскурсии находится на диске в папке «Презентации».

## **КАРТИНА В. А. МАКЛАКОВА**

### **«ИЗЫСКАТЕЛЬ ПОБОЖИЙ»: беседа о портрете писателя\***

Работа с живописными портретами писателей уже давно стала привычным атрибутом уроков литературы. Однако в школе далеко не всегда в полной мере используются богатые возможности этого вида работы. Чаще всего, обращаясь на уроке к портрету писателя, учитель ограничивается его демонстрацией учащимся. Но беглого взгляда на портрет писателя совершенно недостаточно. Его нужно «оживить» силою мысли, глубиной созерцания. Важно помочь школьникам увидеть за внешними чертами облика писателя индивидуальные особенности его характера, своеобразие личности творца. Кроме этого, учащиеся должны уловить в манере изображения отношение художника к своей модели, а также сформировать собственное мнение о портрете.

Продemonстрируем на примере работы с картиной «Изыскатель Побожий» амурского художника Валерия Маклакова, как может быть организовано изучение жизни и творчества Александра Побожего на уроке литературного краеведения.



В начале беседы необходимо рассказать об амурском художнике Валерии Маклакове.

В конце 1950-х годов в Благовещенск стали приезжать молодые выпускники крупнейших художественных вузов страны. В эти годы свой путь в искусстве как художник-пейзажист начал Валерий Алексеевич Маклаков (1932–1991). В.А. Маклаков родился в Новосибирске, в семье военнослужащего. В 1958 году, после окончания Одесского государственного художественного училища, по распределению приехал на Дальний Восток, в г. Благовещенск. Работал художником Амурских производственных мастерских. Участник городских, областных, зональных, краевых выставок. Несколько лет руководил благовещенской изостудией художников-любителей при Доме офицеров. Член Союза художников СССР с 1972 года. Входил в состав художественного совета Амурских производственных мастерских, один из основателей Амурской организации Союза художников СССР, член правления в 1982–1984 гг.

В Амурском областном краеведческом музее хранится коллекция работ В.А. Маклакова, которая составляет 64 произведения, в том числе 4 живописных этюда. Работы написаны маслом по холсту или картону. Герои работ художника – его современники: геологи-изыскатели, пограничники, строители Зейской ГЭС и БАМа. Он любил бывать в старой Усть-Нюкже у оленеводов и охотников. На многих его полотнах запечатлен именно этот уголок Приамурья. Строителям Зейской ГЭС посвящены картины «Дорога на Зейскую ГЭС», «Перекрытие реки Зеи», «У столовой Зейской ГЭС», «На стройке Зейской ГЭС».

Картины, созданные В. Маклаковым, – это рассказы о природе и мужественных людях Приамурья. В 1961 г. он впервые прошёл с изысканиями по трассе будущего БАМа, написал несколько пейзажей, портретов и был уверен, что на этом тема исчерпана. Художник думал, что всю жизнь проживёт в родной Одессе, но остался на Дальнем Востоке, полюбив его неповторимую природу. Искусствовед Н. В. Верещагина отмечает образный строй живописи этого художника, его эмоциональность и выразительность, своеобразную манеру письма, в которой цвет выступает как носитель энергии чувств.

Своей мастерской Валерий Маклаков называл тайгу: пролетел на вертолётах, проехал на вездеходах по области не одну тысячу километров. Его героями были простые и мужественные люди: геологи, пограничники, охотники, оленеводы. Тема БАМа также не осталась



без внимания художника: «Приход первого поезда на станцию Хани», «Первопроходцы», «Станция Нагорная» и другие работы. В их числе картина-портрет «Изыскатель Побожий», которую художник написал в 1978 году.

Затем уместно дать краткие сведения о жизни и творчестве Александра Алексеевича Побожего (они есть в данном сборнике в разделах «Тропой изысканий...»: жизненный путь Александра Побожего»; «Трасса так начиналась...»: творческий путь Александра Побожего).

На следующем этапе урока можно рассказать о портрете как произведении живописи. Эти сведения из теории изобразительной грамоты помогут школьникам глубже проникнуть в идейно-эстетический замысел художника и послужат основой для дальнейшего осознания специфики портрета в литературе и в живописи.

Рассказываем детям, что в изобразительном искусстве портретом называется особый жанр, героем которого всегда является человек. Портреты могут исполняться с натуры, по документальным материалам (фотографиям, воспоминаниям), по воображению, по памяти. По количеству изображаемых лиц различаются одиночные, парные, групповые портреты; по характеру изображения – портреты парадные (официальные), интимные (камерные), сатирические или юмористические (шаржи) и миниатюры. Объясняем школьникам, что в задачи художника, создающего кистью и красками реалистический портрет, входят не только точная передача внешнего облика человека, его мимики, жестов, но и правдивое раскрытие духовного мира, тех или иных свойств характера и темперамента портретируемого лица. Иными словами, с помощью портретной живописи мастер показывает внутренний мир людей через особенности их внешнего облика.

Кроме этого, необходимо учитывать, что на полотне человек показан таким, каким его видел конкретный художник, поэтому так неодинаковы портреты одного и того же писателя, выполненные разными мастерами.

После разговора о портрете в живописи задаёмся вопросом: что более точно отображает личность человека: живописный портрет или фотография? На первый взгляд может показаться, что именно фото способно дать самую точную копию внешности человека. Но на самом деле все куда сложнее. Ведь, рисуя портрет, настоящий художник не просто копирует внешние черты изображаемого субъекта, но и в большом количестве нюансов пытается передать его характер. Но если мастеру живописи по субъективным или объектив-



ным причинам это сделать не удаётся, то получается, что даже при максимальном внешнем сходстве с изображенным человеком его художественный портрет не всегда признают удачным. Здесь своеобразным «индикатором» становятся воспоминания о представленном на портрете человеке его современников, в которых часто можно найти не только описания его внешних черт, но и особенностей характера, которые в той или иной степени нашли отражение и в его внешности. Порой такие воспоминания могут быть представлены в виде художественных зарисовок – эссе. Собственно, любые мемуарно-биографические материалы о писателе могут стать хорошим подспорьем в подготовке работы с портретом (необходимая информация содержится в разделе «Необъяснимая зачарованность...»: Александр Побожий в воспоминаниях и оценках современников).

Однако и здесь надо учитывать, что и словесные описания, и живописные портреты всё равно остаются в определенной степени субъективными. А поэтому впечатление о человеке мы складываем из общего количества доступных нам словесных и художественно-изобразительных источников.

Далее проводится работа над портретом «Изыскатель Побожий» по следующему плану:

1. Внешний облик писателя: выражение лица, поза, костюм.
2. Значение фона и отдельных деталей в раскрытии замысла автора портрета.
3. Колорит портрета, значение цветовой гаммы.
4. Замысел художника: какую особенность писателя хотел выразить художник в данном портрете.

Работа с портретом Побожего, сопровождаемая рассказом учителя, поможет вызвать интерес школьников к личности изыскателя и писателя, желание больше узнать о нём. Нужно помочь учащимся увидеть, как были явлены в облике А. Побожего черты его личности, характера, судьбы.

Предлагаем школьникам пристальнее взглядеться в портрет и подумать над следующими вопросами:

- Посмотрите на портрет Александра Побожего. Что вы можете сказать об этом человеке?
- Расскажите о человеке, изображённом на портрете. Что вы можете сказать о его характере, профессии, времени, в котором он жил?
- Что вы можете сказать о выражении лица А. Побожего?
- Какое у него настроение, судя по выражению лица?



## Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий

– Какие черты лица привлекают к себе внимание в первую очередь?

– Обратите внимание на одежду, причёску?

– Каким представляется он по характеру?

– На заднем плане мы видим вертолёт и машину. Почему художник вносит такие детали в портрет писателя?

– Существует высказывание «Человек – сумма неких составляющих». Подтверждает ли, на ваш взгляд, это портрет Побожего?

– Какие черты характера А. А. Побожего запечатлел художник?

После этих наблюдений учащиеся смогут сделать вывод о том, что в данном портрете художник подчеркнул такие особенности его характера и свойства личности, как мечтательность, серьезность и талантливость, что создавая портрет, Валерий Маклаков не просто копирует внешние черты Александра Побожего, но и в большом количестве нюансов пытается передать его характер. Вместе с этим живописцу удалось передать в облике Побожего его необычность и одухотворенность. Маклаков оживил и конкретизировал образ старейшего изыскателя.

Обращаем внимание учеников на то, что колористическое совершенство живописи портрета создаёт атмосферу портрета. Терракотовый, оливковый, постепенно высветляющийся цвет фона, приглушённые красно-коричневые тона куртки, пиджака и галстука, белый воротничок сорочки создают изысканную гармоничную цветовую среду, в которой всё подчинено выделению главных деталей изображения – лица Александра Побожего и кисти его руки.

Важным моментом, создающим настроение портрета, является взгляд: Побожий не смотрит прямо на зрителя, его взгляд уведён мимо, лишён активной направленности, кажется невидящим и сосредоточенным на собственных мыслях. От этого Александр Алексеевич кажется более задумчивым и спокойным.

Делаем вывод о том, что Валерий Маклаков был хорошо знаком с Александром Побожим. Каждый художник видит изображаемый объект по-своему, акцентирует внимание зрителей на различных чертах его облика. Амурский художник запечатлел на своей картине известного изыскателя задумчивым и немного отстранённым, погружённым в свои мысли. Быть может, даже в момент краткого отдыха перед следующим вылетом на исследование нового участка будущей железной дороги.

Делаем общий вывод: перед нами жанровый портрет – портрет, где портретируемый представлен в смысловой и сюжетной взаимо-



## Русские судьбы: амурские писатели Александр Побожий

связи с окружающими его предметами быта, природой, архитектурой, людьми и т.п., в привычной для него обстановке или на рабочем месте. Это натуральный портрет, выполненный на открытом воздухе без привлечения искусственных источников света. Валерий Маклаков не только достоверно отразил внешние черты Александра Побожего, но и показал его характер, отразил его внутренний мир, передал его эмоциональное состояние. На картине Побожий изображён в естественной и привычной для него атмосфере, в характерной именно ему позе. Картина в жанре портрета специально создаётся для того, чтобы показать характер и уникальные особенности запечатлённого человека.

Итак, обращение на уроках литературного краеведения к портрету писателя имеет большое значение для постижения школьниками духовного мира художников слова, а также способствует формированию у детей интереса к личности автора изучаемого произведения. Особенно актуальной эта работа становится в пятых и шестых классах, так как в этот период интерес и внимание к отражению авторского мировоззрения в тексте чаще всего отсутствует, что препятствует полноценному восприятию произведений искусства слова. Кроме этого, в процессе анализа живописного портрета в школьниках закладываются первые представления о специфике портрета литературе и в живописи.

### \*Примечание

Материалы к беседе находятся на диске в папке «Презентации»



## ЛИТЕРАТУРА

### ПРОИЗВЕДЕНИЯ А. А. ПОБОЖЕГО

#### Отдельные издания

БАМ : сказание о первых просеках. – Хабаровск : Кн. изд-во, 1975. – 288 с. – (Адрес подвига – Дальний Восток).

Дорогами тайги : [очерки об изыскателях]. – Москва : Молодая гвардия, 1974. – 174 с. – (Бригантина).

Сквозь северную глушь : зап. изыскателя. – Москва : Современник, 1978. – 318 с.

Тропой изыскателя. – Москва : Политиздат, 1971. – 160 с.

#### Из публикаций в периодических изданиях и сборниках

БАМ – Тында – Сталинград : [в 1942 году бамовские рельсы были переброшены на стр-во Волжской рокады, сыгравшей важнейшую роль в битве на Волге] : [отрывок из кн. «Сквозь северную глушь»] // Родина. – 2016. – № 10. – С. 60–61.

БАМ – Тында – Сталинград [Электронный ресурс] : [в 1942 году бамов. рельсы были переброшены на строительство Волж. рокады, сыгравшей важнейшую роль в битве на Волге] : [отрывок из кн. «Сквозь северную глушь»]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2016/10/14/godina-transsib-voina.html>.

Второй путь к океану : повествование о первопроходцах Байка.-Амур. магистрали. – Москва : Художеств. лит., 1976. – С. 1–41. – (Роман-газета ; № 5).

Второй путь к океану : повествование о первопроходцах Байк.-Амур. магистрали // Приамурье моё – 1974 : лит.-художеств. сб. – Благовещенск : Хабар. кн. изд-во, Амур. отд-ние, 1974. – С. 9–157.

Глухой, неведомой тайгою... : [очерк об изысканиях трассы для ж.-д. линии Комсомольск-на-Амуре – Сов. Гавань] // Авангард. – 1973. – № 81. – С. 4 ; № 86. – С. 4 ; № 87. – С. 4 ; № 89. – С. 4 ; № 90. – С. 4 ; № 92. – С. 4 ; № 94. – С. 4 ; № 96. – С. 4 ; № 98. – С. 4 ; № 99/100. – С. 5 ; № 103. – С. 4 ; № 104. – С. 4 ; № 105. – С. 4 ; № 108. – С. 4 ; № 110. – С. 104 ; № 112/113. – С. 6 ; № 115. – С. 4.

Дальневосточные рельсы под Сталинградом : отрывок из док. повести // Авангард. – 1978. – 9 мая. – С. 1, 2.



Дальневосточные рельсы под Сталинградом : стр-во Волж. рокады // Приамурье моё – 1977 : лит.-художеств. сб. – Благовещенск : Хабар. кн. изд-во, Амур. отд-ние, 1977. – С. 285–301.

Мёртвая дорога : из записок инженера-изыскателя // Новый мир. – 1964. – № 8. – С. 89–181.

Путь к океану : из зап. изыскателя : [сокр. вариант кн. очерков «Дорогами тайги»] // Великие вёрсты. – Москва : Молодая гвардия, 1976. – С. 7–72.

Три поколения : [о стр-ве БАМа в 30-е, 50-е, 70-е гг.] // Знамя. – 1978. – № 10. – С. 158–160.

## ЛИТЕРАТУРА О ЖИЗНИ И ТВОРЧЕСТВЕ А. А. ПОБОЖЕГО

Бавин, В. Дорогами первопроходцев : [о кн. «Дорогами тайги»] / В. Бавин // Тихоокеан. звезда. – 1974. – 9 авг. – С. 4.

Богатко, С. Бросок на Север : [об А. А. Побожем] // Богатко, С. Второй путь к океану / С. Богатко. – Москва : Молодая гвардия, 1975. – С. 137–160.

Богатко, С. Нет имени на карте [Электронный ресурс] : [об А. А. Побожем] / С. Богатко // Гудок. – 2014. – 29 янв. (№ 12). – С. 3. – Режим доступа: <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1021149>.

Винников, Е. Мера жизни : [о кн. «Сквозь северную глушь»] / Е. Винников // Знамя. – 1980. – № 3. – С. 251–253.

Городской портал «Наша Тында» [Электронный ресурс] : «Побожий» принял первые поезда : [об открытии разъезда «Побожий»]. – Режим доступа: <https://nashatynda.ru/news/view?id=robozij-prinal-pervye-poezda>.

Димидёнок, Р. П. Амурский цикл документальной прозы А. Побожия / Р. П. Димидёнок // Амур. краевед. – 1995. – № 1. – С. 50–54.

Долгодворов, В. Дорога его жизни : [о кн. «Сквозь северную глушь»] / В. Долгодворов // Дал. Восток. – 1979. – № 10. – С. 152–154.

Лакстигал, Э. Магистраль его жизни : [о жизни и творчестве А. А. Побожего] / Э. Лакстигал // Коммунист. труд. – 1979. – 7 авг. – С. 3.

Лакстигал, Э. Они жили рядом : [есть об А. А. Побожем] / Э. Лакстигал // Зейс. вестн. – 1992. – 18 янв. – С. 2.



Маркович, А. В. Побожий : [биограф. справка и список лит.] / А. В. Маркович // Энциклопедия литературной жизни Приамурья XIX–XX веков / сост., вступ. ст. А. В. Урманова. – Благовещенск : Изд-во БГПУ, 2013. – С. 301–302.

Митрофанов, Н. Трасса так начиналась : [о кн. очерков «Дорогами тайги»] / Н. Митрофанов // Дал. Восток. – 1974. – № 9. – С. 144–146.

На строящихся разъездах Федосеев и Побожий кипит работа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gazeta-bam.ru/news/media/2017/8/6/na-stroyaschihhsya-razezdah-fedoseev-i-pobozhij-kipit-rabota/>.

Назарчук, С. На БАМе увековечат память изыскателей Побожия, Федосеева и Ефремова [Электронный ресурс] / С. Назарчук. – Режим доступа: <http://gazeta-bam.ru/news/media/2014/4/23/na-bame-uvekovechat-pamyat-izyiskatelej-pobozhiya-fedoseeva-i-efremova/>.

[О писателе А. А. Побожем] // Календарь знаменательных и памятных дат Амурской области на 2014 год / Амур. обл. науч. б-ка им. Н. Н. Муравьева-Амурского ; сост. Г. Н. Сафроненко. – Благовещенск, 2013. – С. 22–24.

[О писателе А. А. Побожем] // Календарь знаменательных и памятных дат Амурской области на 2019 год / Амур. обл. науч. б-ка им. Н. Н. Муравьева-Амурского ; сост. О. В. Коршунова. – Благовещенск, 2018. – С. 20–21.

Побожий Александр Алексеевич : [крат. биограф. справка и список лит.] // Амурская писательская организация, 1977–2007. – Благовещенск : РИО, 2007. – С. 16.

Побожий Александр Алексеевич : [крат. биограф. справка и список лит.] // Амурские писатели : библиогр. указ. / сост. Г. В. Аверина. – Благовещенск, 2000. – С. 33.

Побожий Александр Алексеевич [Электронный ресурс] : [биография, лит. творчество, память, библиография]. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>.

Побожий Александр Алексеевич [Электронный ресурс] // Литературное Приамурье. – Режим доступа : [http://priamure.libamur.ru/avtor\\_priamure/39](http://priamure.libamur.ru/avtor_priamure/39). – Загл. с экрана.

Подольская, И. И. А. А. Побожий [Электронный ресурс] / И. И. Подольская // Краткая литературная энциклопедия. – Режим доступа : <http://feb-web.ru/feb/kle/Kle-abc/ke9/ke9-6314.htm>.

Репортаж третий. Отряды уходят в тайгу : [есть об А. А. Побожем] // Казьмин, Ю. А. Себе и потомкам : репортажи о стр-ве Байк.-



Амур. Жж-д. магистрала / Ю. А. Казмин. – Москва : Экономика, 1975. – С. 37–64.

Саракташ, О. Первопроходцы БАМа : [о кн. «Сквозь северную глушь»] / О. Саракташ // Труд. – 1980. – 27 апр. – С. 4.

Сафиев, Н. Лагерь на берегу Гилюя : [есть об А. А. Побожем] / Н. Сафиев // Вокруг света. – 1974. – № 11. – С. 2–7.

Сафиев, Н. Лагерь на берегу Гилюя [Электронный ресурс] : [есть об А. А. Побожем] / Н. Сафиев // Вокруг света. – 1974. – № 11. – Режим доступа: <http://www.vokrugsveta.ru/vs/article/5179/>.

Сац, И. [Об А. А. Побожем] // Побожий А. А. Дорогами тайги : [очерки об изыскателях]. – Москва : Молодая гвардия, 1974. – С. 3–4. – (Бригантина).

Сачков, Н. Александр Побожий [Электронный ресурс] / Н. Сачков. – Режим доступа: <https://www.proza.ru/2018/05/28/101>.

Сачков, Н. Имя, дорогое нашему городу [Электронный ресурс] : [об А. А. Побожем]. – Режим доступа: <https://www.proza.ru/2018/04/05/187>.

Сачков, Н. Круто повернув дорогу : [о писателе А. А. Побожем] / Н. Сачков // Зейс. вестн. – 2017. – 16 февр. – С. 4.

Сергеев, Б. Дорогами тайги : [о кн. очерков «Дорогами тайги»] / Б. Сергеев // Молодая гвардия. – 1974. – № 12. – С. 166–168.

Узоров, М. Вспомни, товарищ... : [об А. А. Побожем] / М. Узоров // Авангард. – 1984. – 27 окт. – С. 3.

Филоненко, А. Последний автограф : из блокнота журналиста : [об А. А. Побожем] / А. Филоненко // Амур. правда. – 1991. – 30 марта. – С. 6.

Филоненко, А. Официально заслуженные : [об А. А. Побожем] / А. Филоненко // Моск. комсомолец на Амуре. – 2008. – 19–26 нояб. – С. 13.

Фомичев, В. Над БАМом : [стихи памяти А. А. Побожего] / В. Фомичев // Лит. Россия. – 1980. – 4 апр. – С. 15.







г. Благовещенск  
ул. Ленина, 139  
тел: + 7 (4162) 23-73-90  
e-mail: [aonb@tsl.ru](mailto:aonb@tsl.ru)  
[www.libamur.ru](http://www.libamur.ru)



[ok.ru/libamur](http://ok.ru/libamur)  
[vk.com/libamur](http://vk.com/libamur)  
[instagram.com/amurlib](https://www.instagram.com/amurlib)  
[facebook.com/groups/libamur](https://facebook.com/groups/libamur)

