

ОУИ НБ МГУ №503

Об интеллигенте Нобиле и фантазере Циолковском, об изобретении ручной гранаты на войне и машины для борьбы с клопами в лагерных бараках

<http://oralhistory.ru/talks/orh-503>

🎙 20 октября 1975

Собеседник

Бажанов Иван Николаевич

Ведущий

Дувакин Виктор Дмитриевич

Дата записи

Беседа записана 20 октября 1975 и опубликована 28 апреля 2017.

Введение

Вторая и последняя встреча Дувакина с Бажановым состоялась 7 лет спустя после первой. Ивану Николаевичу было уже 95 лет и беседа получилась более сбивчивой и сумбурной, чем первая, поэтому мы публикуем лишь наиболее содержательные выдержки из нее. В аудиозаписи можно услышать беседу целиком.

Из рассказа Бажанова можно узнать об изобретении им гранаты в Русско-японскую войну, о сооружении дирижаблей и строительстве метрополитена, но между строк — как, благодаря своему профессионализму инженера, таланту изобретателя, выдержке и чувству собственного достоинства, ему удалось выжить в самых чудовищных условиях.

В приложении к беседе публикуем [тетрадь воспоминаний Бажанова](#) из архива «Мемориала», где в деталях изложены страшные подробности лагерной жизни.

Сердечно благодарим коллег из [общества «Мемориал»](#) за возможность публикации этого материала.

Локомотив для уничтожения клопов

Иван Николаевич Бажанов: ...Пустить метро — это не шуточное дело в России было в первый раз. Никто не знаком был с метрополитенами. Хорошо, я приехал из Франции, я ездил на метрополитене с Place de l'Étoile, главного пункта, откуда расходятся все...

Виктор Дмитриевич Дувакин: Я думал, что, может быть, вы захотите записать то, что у вас не написано, чтобы это не пропадало. Это целиком на ваше усмотрение. Я имею в виду, что что-нибудь из того, что вы не записали. Если вы записали вот эти тетрадки*, очень хорошо, что вы это сделали.

И.Б.: Тут очень неприятные вещи, имейте в виду, для современного правительства.

В.Д.: Но правдивые?

И.Б.: Правдивые они совершенно. Я головой ручаюсь, буквально, я их видел так же, как вас. Ко мне хорошо относились в лагере. Отец этого... Анатолия Потапова. Георгий Александрович, это начальник лагеря там был. Я у него консультантом был, готовил его в экономический вуз даже. Он мне говорил, что «я бы вас сейчас же отпустил, но, вы понимаете, мне Москва не разрешает».

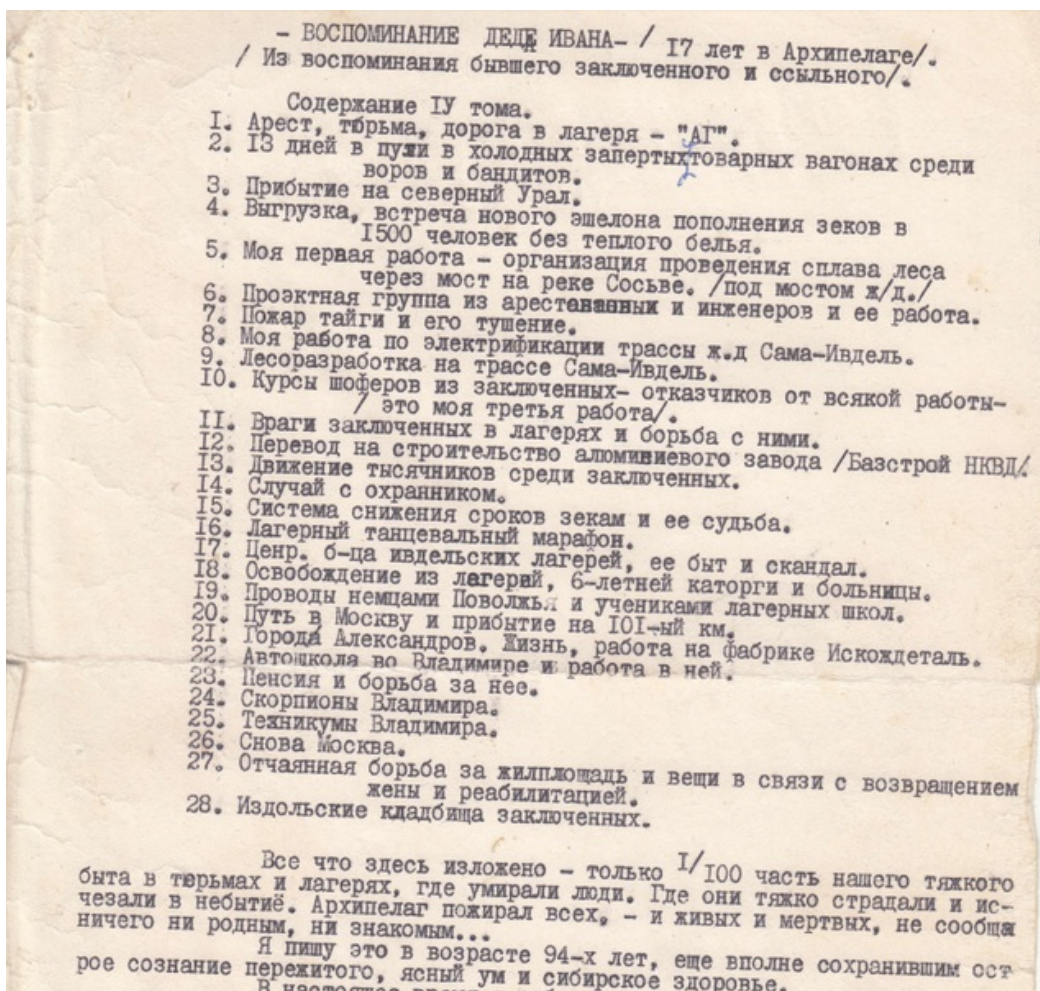
В.Д.: Ну, значит, вы были в сравнительно приличных условиях.

И.Б.: Нет, какое в приличных? В обыкновенных условиях. Я терпеть не мог, выделяли чтоб меня.

В.Д.: Но во всяком случае на общих работах вам не доставалось?

И.Б.: Было и на общих работах, бывало. Я нарочно бывало даже, чтоб меня не корили другие-то товарищи, что я пользуюсь своим преимуществом. Я любил все делать коллективно.

Вы представляете, что такое лагеря были? Вы не представляете. Их показать сейчас в кино можно было бы. У нас были бараки, в которых клопов!.. Мы ставили серу на сутки, на двое, закрывали все, а потом на другой день большими совковыми лопатами клопов брали, и выносили, и сжигали, вот какое количество насекомых было у нас... которые заедали заключенных, заедали буквально нас.



Фрагмент машинописного текста воспоминаний И.Н. Бажанова (оглавление). Архив НИПЦ «Мемориал Москва». Полный текст — см. приложение к беседе

Вот показать бы эту вещь теперь, я бы с удовольствием (*смеется*) это показал, как совковыми лопатами у этих стоек, где нары в два-три ряда, навалилось их после этой серы. И я предложил тогда, вот именно в лагерях — не серой пользоваться, а ставить между барачков большой локомотив, с огромным котлом, и шлангами под давлением 12 атмосфер бригада в пять человек очищала совершенно этот барак к вечеру, потому что шланги были и такие эти...

В.Д.: Кипятком?

И.Б.: Кипятком, да, острым паром. Это уж выводило клопов действительно, совершенно. А то после того, как мы их выводили, все равно они появлялись. Я получил за это 75 рублей награды тогда, за это предложение. Начали пользоваться им, ставили локомотив и делали такую штуку. Избавляли от насекомых совершенно, очищали совершенно эти бараки. Ну, 75 рублей стоила... курица тогда стоила там где-то 100 рублей (*смеется*.)

Я два раза лежал с кишечной непроходимостью. Я погибал совершенно от этого жуткого хлеба, от баланды этой жуткой. Я же никогда не питался такой дрянью, что я мог сделать?

Но, к сожалению, не могли меня загнать, потому что я крепкий был сибиряк, орешек очень крепкий был, Сибирского кадетского корпуса и воспитанный в нашей семье, где было десять человек ребят, где мать не церемонилась, сразу говорила: «Ах, ты, — говорит, — сказал, что у тебя болит голова? Уходи, пожалуйста! Если у тебя заболит завтра, я тебя выпорю. Уходи сейчас же!» (*Смеются*.) Вот такие короткие

были разговоры.

* Сохранилась только IV часть этих воспоминаний (см. приложения к беседе).

Встреча с Орджоникидзе и строительство метрополитена

В.Д.: А ваш разговор с Орджоникидзе имел тогда какой-нибудь для вас?..

И.Б.: Так вот он мне обещал, навязывал в свое время и дачу, и машину, и всё. Я отказывался, потому что у меня все это было, не нужно было: особняк был, а машины были казенные, на что это все было? Я говорю: «Товарищ Серго, мне не это нужно. Вот что мне нужно», — вот так говорю ему, показываю. «Ну, я, — говорит, — конечно, понимаю, мы дадим тебе, все дадим, подожди немножко».

В.Д.: Ну, и дождались вы другого. Понятно.

И.Б.: (*вздыхая*): Да.

В.Д.: К сожалению.

И.Б.: Он хороший был старик. Главное, интересно то, что, когда он меня держал под ручку: «Ну, рассказывай, — говорит, — как будто ты товарищу своему рассказываешь, не стесняйся, я никому ничего не скажу».

В.Д.: И это было на станции метро... «Смоленская».

И.Б.: ...«Смоленская». Гуляли с ним примерно часа два мы, и потом я вышел его провожать еще сюда, к машине, а тут стояла его охранный машина, и там людей было пять человек, тоже со мной говорил долго. Конечно, ему интересно было со мной поговорить, потому что ему интересно было именно узнать про метро...

В.Д.: Ну, а на метро кто еще из заметных людей — ну, тогда ведь метро было страшно в моде — вот кто приходил?

И.Б.: Нет, тогда... Я выступал по радио как начальник тяги, и со мной машинист был. Интересовалась публика, где мы учились...

Потом выступал Сталин перед нами. Мы все сидели в Доме союзов, я даже на первой скамейке сидел, а Сталин перед нами выступал, нас поздравлял с электрификацией. Он, правда, говорил не очень гладко по-русски. Ну, он невысокого роста, так производил... близко, конечно. Я его второй раз уже его видел, когда он нес эти перед Мавзолеем... эти, знаете, упали наши когда*...

В.Д.: Федосеенко, Усыскин...Стратонавты.

* Катастрофа стратостата «Осоавиахим-1» 30 января 1934 года. Стратостат достиг рекордной высоты 21946 м. При спуске его оболочка разрушилась, экипаж (П. Федосеенко, И. Усыскин, А. Васенко) погиб.



И.И. Бажанов. 20 октября 1975 года. Фото М.В. Радзишевской

Дирижабли или самолеты?

И.Б.: Да, они упали... А надо вам сказать, что я в это время работал с Нобиле. Нобиле даже мне писал, у меня есть его письмо, он писал из Италии уже, после. Ну, я был же начальником производства на «Дирижаблестрое», так что мы строили с ним и последнюю модель даже, вот тип 18500*.

В.Д.: А Нобиле был интеллигентный человек, культурный?

И.Б.: О, да, конечно, что вы! Он читал до последнего времени в Неаполе лекции, он же высокого класса инженер. Как же, он и у нас был во главе конструкторского отдела, который был в это время здесь в Столешниковом переулке.

В.Д.: До времен ГИРДа** вы, так сказать, с этим делом не... это ракетное управление...

И.Б.: Нет, я только строил образцы дирижаблей Циолковского, вот это в моем ведении было как раз. Я построил тогда один небольшой дирижабль, тысячу кубометров, но у нас не ладилось это, и я должен был, <нрзб>, поскольку я начальник производства, выделить отдельно цех Циолковского, он мне мешал работать с основными дирижаблями. Потому что надо вам сказать, что Циолковский много фантазировал***, ну а мы строили это все, пробовали.

* Самый крупный в СССР дирижабль В-6 «Осоавиахим». Объем дирижабля составлял 18 500 куб. метров, длина – 104,5 м., диаметр – 18,8 м. С применением данного дирижабля в СССР планировали открыть первые пассажирские воздушные линии большой протяженности. Однако в феврале 1938 года дирижабль потерпел аварию во время тренировочного полета в Петрозаводск, из 19 членов его экипажа погибли 13.

** Группа изучения реактивного движения (ГИРД) —научно-исследовательская и опытно-конструкторская организация, занимавшаяся разработкой ракет и двигателей к ним.

*** Циолковский предлагал построить огромный — объемом до 500 000 м³ — дирижабль жесткой конструкции с металлической обшивкой (не осуществлено).



Модель аэростата Циолковского. Фото: <https://ru.wikipedia.org>

В.Д.: А молодого Королева вы не встречали?

И.Б.: Нет. То есть, может быть, встречал, но он тогда незаметен был слишком, я его не видал. А вот у меня был тогда Бойков, потом был Шелухин, это мы строили 84-й самолетный завод*. Мы строили, и большое строительство такое было у нас. Ну, а главный инженер был у меня на «Дирижаблестрое» Камбер Ефим Григорьевич. Он до сих пор, наверно, живой еще. Он некоторое время потом на севере где-то работал. Ну, дирижабли у нас решено не строить было. Спор был большой, что строить – самолеты или дирижабли. Только тогда, когда самолеты итальянские полетели на озеро Мичиган, полетели в Америку и сели там, двадцать пять штук, решен вопрос был уже определенно: направление дать самолетам, а не дирижаблям, тем более что французский дирижабль большой в это время как раз переломился еще**. А немцы строили тоже в это время дирижабли большие.

В.Д.: Немецкие «Цеппелины» — это ведь были тоже дирижабли?

И.Б.: «Цеппелины» — это дирижабли были. И мы хотели уже переходить на цельнометаллические дирижабли. Но поскольку итальянцы сделали перелет такой большой тогда и доказали, что самолетами гораздо выгоднее делать большие перелеты и эти лодки были очень хорошие, надежные, решено было не строить у нас.

* В 1932 году в подмосковных Химках был образован авиаремонтный завод № 84.

** 18 декабря 1923 года в Северной Африке разбился французский дирижабль «Диксмюд» (L 72). Погибли 50 человек.

Ручная граната и Бажановский редут

<...>

В.Д.: Вы все три языка знаете?

И.Б.: Ну, основной язык — французский.

В.Д.: Ну, понятно, у меня тоже с детства еще французский. И, знаете, мне довелось в Литературном музее разговаривать со свитой Эррио.

И.Б.: Ах, вот что!

В.Д.: Да, я ужасно гордился. <нрзб> с кем-то там из них, ну, а я был парнишка двадцати трех лет.

И.Б.: Ну, вы, конечно, не говорили с Жискар д`Эстеном (*смеются*.)

В.Д.: Вы мне написали письмо, и я забыл, о ком вы еще писали. Куйбышев...

И.Б.: По поводу Орджоникидзе писал, по поводу Ленина писал немножко.

В.Д.: Вы же в Петербурге слышали Ленина, в семнадцатом году?

И.Б.: На балконе Кшесинской. Я подъезжал прямо, разговаривал с ним прямо тут. А потом один раз выступал у нас в Учебной автомобильной роте, Ленин.

<...>

Вы не забудьте одно, что я инженер, который занимался техникой, мне некогда было всеми этими делами... Даже с Маяковским-то я мимоходом тогда...

В.Д.: Вы не знали, кто такой Маяковский.

И.Б.: ...на лестнице, знаете. Вот он пристает: «Подождите минуточку, можно вам прочитать мое произведение — вот „Облако в штанах“», — говорит. Я говорю: «Ей-богу, Владимир, некогда». А потом он нарисовал, знаете, мне дружеский шарж. Я там принимал автомобили броневые, и вот дружеский шарж: я вижу, что я стою у какого-то дерева... Мне солдаты принесли его: «Вот, — говорят, — Маяковский нарисовал, — говорят, — дружеский шарж вам. Смотрите, вы, — говорят, — стоите в большом раздумье около дерева». — «Да, — я говорю, — правильно, он неглупо сделал это».

Мне пришлось забракковать, к моему великому сожалению, братолюбовский автомобиль* на русско-балтийском шасси, братолюбовский броневой автомобиль, сделанный на собственные средства. Мне жалко было людей, но не годился для армии. Я сам на нем проехал <нрзб> и так далее, испытал его и сказал, что он не подходит.

В.Д.: Так вас в дружеском шарже нарисовали около этого автомобиля в раздумье...

И.Б.: Да, я стоял и раздумывал. Что я мог сказать Братолюбову, ему и его жене, которые были очень опечалены? Мне так было жалко людей. Вы представляете себе, я их буквально уколел в сердце. Они тратили свои деньги, забронировали на русско-балтийском шасси, а он не годился, он перегревал невероятно, шасси не годно было для этого. Но что делать? Они же не советовались с нами — делали и пригласили нас принять эту машину.

* В августе 1914 года военный министр А. Сухомлинов поручил гвардииштабс-капитану Некрасову разработку бронеавтомобиля. Некрасов обратился к специалисту по механическим артиллерийским установкам генерал-лейтенанту Дурляхеру, который привлёк для этого известного ему инженера-изобретателя А. Братолюбова.

В.Д.: А эта граната потом была принята на вооружение армии?

И.Б.: Граната была переделана только, конечно, которая была мною изобретена в японскую кампанию. И мой товарищ, инженер Коля, который сейчас возится с некоторыми данными, — он нашел в журналах описание даже.

В.Д.: Ручная граната?

И.Б.: Ручная граната, да. Это было очень интересное испытание этой гранаты. Нодзу нас отодвинул к северу уже. И стоял поезд Куропаткина за рекой Хуньхэ, на которой мы строили тоже. Я приехал к этому поезду, имея три гранаты, навешанные у меня на поясе, с предохранителями. И, когда я попросил генерала дежурного повидать, то он меня: «Зачем это вам генерала дежурного?», — спрашивает офицер. Я говорю: «Мне нужно показать ему гранаты ручные». Этот ничего не сказал, вызвал его, вышел генерал дежурный: «А где эти гранаты?» — говорит. «Вот», — я говорю. «Что вы, с ума сошли, — говорит, — поручик? Уходите отсюда, от поезда, вон туда уходите далеко! Что вы приехали?» Я говорю: «Я же 20

километров ехал с ними, ничего же не случилось. Я вам сейчас покажу». Ну, и вот начал показ устраивать, далеко. Первую гранату я бросил над собой, она упала между ног у меня. Я вынул предохранитель, разбежался, бросил ее в большой глинобитный забор, и все это развалилось, конечно. Там меня обнимал Куропаткин и целовал (*смеется*.)

В.Д.: Вы поручиком были тогда?

И.Б.: Да. «Вот, — говорит, — здорово». И секретное письмо мне дал: «Сейчас же, — говорит, — главному инженеру Александрову», который был за десять километров еще дальше в тыл. Я приехал, ждал почти час там, ему «секретно, срочно, в личные руки». И я ждал-ждал-ждал, наконец, у меня терпения не хватило, я же был голодный и грязный. На мне была верблюжья куртка такая — была когда-то хорошая верблюжья куртка, ну в пыли совсем. И вот я зашел к этому генералу Александрову, который очень красиво был одет. «Поручик такой-то к вам является с письмом от генерала Куропаткина, командующего армией, в личные руки приказано срочно, экстренно вам передать». Он берет и глядит на меня с таким презрительным видом. «Поручик, а вы что же, — он говорит, — в таком виде ко мне приходите?» Грязный (*смеется*.) Это на войне-то. Я говорю: «Так, ваше превосходительство, у меня ничего нет, только есть одна верблюжья куртка, подаренная мне государыней императрицей, когда я ехал на войну» (*смеется*.) Он тогда откашливается. «Эхм, — говорит, — ну, хорошо, она что же у вас — теплая?» — говорит (*смеются с Дувакиным*.) Я говорю: «Да, очень теплая, но только грязная, потому что я вот сейчас ехал двадцать километров». — «А зачем вы поехали прямо к Куропаткину?» А я говорю: «Для быстроты. Я решил, что быстрее это дело двинется, ведь это серьезный вопрос». — «Надо было сначала от меня», — говорит. Съел эту пилюлю, потому что там написано было: «Немедленно, экстренно, дать Бажанову все, что нужно, чтобы он изготовил 10 тысяч гранат» (*смеется*.)

В.Д.: И что же, потом эти гранаты были на вооружении армии?

И.Б.: Ну как же, мы в Ляояне* применили их сразу, мы же очень много убили этими гранатами народу там. Был один в середине ляоянской позиции большой редут, который назывался Бажановский. Я его проектировал, и были там засажены с гранатами. И, когда японцы набрались за ночь, их утром всех уничтожили этими гранатами. И на правом фланге то же самое, я создал двухъярусную оборону там как раз, тоже с гранатами. И после этого японцы от Ляояна начали отступать, а мы отступать от Ляояна в эту сторону начали. Японцы когда пронюхали, что мы уже отходим, сжигаем мосты наши, бросились за нами. Остался один только мост, железнодорожный. Мне приказано было взорвать его. Оставили меня с тремя солдатами, и, когда японские первые эшелоны кавалерии вышли на мост, а мост был большой, две больших арки были по 60 метров, я средний бык взорвал — буквально все это полетело в воду, все переломалось, и люди, и лошади смешались, все буквально, как на войне, действительно. А мы удрали в конечном счете через Ляоян и дальше догонять свою армию.

В.Д.: И в Германскую войну это тоже применялось? И в Германскую войну эта граната оставалась на вооружении?

И.Б.: Уже ее переделали тогда, но приоритет за мной. Вот, об этом — это не придуманная вещь, вы можете прочитать это в инженерном журнале. Вот Коля, мой инженер знакомый, — он нашел этот журнал даже.

<...>

В.Д.: Но вот это замечательно, что вы написали... Вы пишете, так сказать, вполне, я прочитал несколько страниц.

* Русско-японская война, сражение при Ляояне (август 1904).

Игорь Северянин в Париже

<...>

Как раз вот то, что мне было интересно, мы не записываем. По своему ведомству, так сказать... от вас

материала мало... Вы говорите: «Я практический инженер и меня всякая культура...» Ну, погодите-ка, вы вспоминали, что вы где-то Северянина слышали?

И.Б.: Игоря Северянина? Слушал даже, когда он выступал в Париже, Игоря Северянина. Так а что интересного вам может быть там? Он читал свои «Ананасы в шампанском» там и так далее.

В.Д.: В Париже? Я это не слышал.

И.Б.: В Париже, в этом... в Русском собрании, да. Ну, а это разве представляет какой-нибудь интерес? Это же не то, что Есенин, который воспевает природу и так далее, или, там...

В.Д.: Почему, Игорь Северянин представляет интерес.

И.Б.: ...Или, скажем, Маяковский, который выступает для народа, и трибун, поэт и так далее. А это что? Это для аристократии тогдашней, тогдашней, Игорь Северянин. Вы никогда его не видели фотографию?

В.Д.: Нет. Фотографию, конечно, видал.

И.Б.: Он вот, видите что, он в белом сюртуке всегда, в Русском собрании в Париже, стоял в углу отдельно, публика здесь, он так стоял и, совершенно не меняя лицо, без всяких гримас, ни руками не шевелил, он стоял как истукан вот так и читал свои произведения...

В.Д.: Напевая.

И.Б.: ...«Ананасы в шампанском».

В.Д.:

... В группе девушек нервных...

И.Б.: Да-да-да.

В.Д.:

...В остром обществе дамском...

И.Б.: Это интересно было посмотреть.

В.Д.:

...Я трагедию жизни превращу в грезофарс...

И.Б.: Все это проходящее.

В.Д.: Вот, а вот мы проходящее-то и ловим, а то проходящее все уходит в дым.

Ведь то, что я делаю, — это похоже на то, как если бы человек деревянной ложкой стал вычерпывать Байкал, потому что каждый, проживший уже какой-то минимум, восемь десятков хотя бы лет или больше, может что-то рассказать. Ну, хорошо, вы пишете, я успокоился за вас, что у вас все написано... так что это, так сказать, не пропадет, а многие вот заняты-заняты, а потом хлоп — и нету его, и то, что мог человек рассказать потомкам, ничего не осталось. Вот в этом смысл нашей работы. А печатать мы ничего не печатаем, а просто складываем в архив для наших потомков. Для будущего. А иначе ничего и не остается... Ну, может, ваши рассказы все сами по себе очень интересны, но одно интересно одному, другое — другому. По нашей главным образом части, литературной, у вас мало, и то, как вы Северянина описали, как Северянин выступал, — это любопытно. А кого еще вы видели на сцене? Вот в революционные годы не приходилось вам забрести на огонек в какое-нибудь поэтическое кафе, где поэты стихи читали? Ведь это их много было тогда на Тверской.

И.Б.: Нет, знаете, мне некогда было совершенно. Слишком завален был технической работой кругом. Я изобретал, и на мне было 50 предприятий Учебной автомобильной роты, которые были от Петербурга даже за 17 километров некоторые. Мне абсолютно некогда было. Я вот целые дни мотался на машинах

и так далее, давал распоряжения тут же на месте, и все это, конечно, выполнялось, потому что я был помощник генерала по технической части.

Изобретения и деятельность инженера Бажанова

И.Б.: Знаете, сколько мы израсходовали денег тогда? 240 миллионов золотом на автомобильное дело по Первой [мировой] войне. Государственная Дума ахала тогда, эти Шингарев, Кокошкин и компания. А потом, знаете, я же очень интересную историю показал всем, так сказать, членам Думы. Когда пришла телеграмма, что наши пробиваются броневые машины, я приехал... поскольку я отвечал за бронирование, я проехал перед Таврическим дворцом, по мне стреляли со всех сторон. Со мной садился и Гучков, и садился Шингарев, это было интересное зрелище прямо.

В.Д.: А Шульгина встречали...

И.Б.: Встречал, конечно, да.

<...>

В.Д.: Назовите, просто назовите — не рассказывайте, а назовите — ваши основные изобретения, которыми вы гордитесь.

И.Б.: Ручные гранаты, пулемет системы «Тайфун», метательные гранаты, потом вообще организация целых предприятий. Первое автобусное хозяйство Москвы переформировал совершенно. Затем грузовые колонны в Москве, организовал целое дело прямо в Замоскворечье. Теперь, для связи я построил Ходынскую станцию дизельную у нас на Центральном телеграфе. Тогда был Довгалецкий, он меня лично знал. Я взял из Петербурга, с Апраксина, дизеля и построил им станцию резервную, Ходынскую станцию восстановил, радиостанцию большую. Построил колонны на Восточном фронте. Я же был вызван Каменевым, главкомом...

В.Д.: Сергей Сергеевичем.

И.Б.: ...я выпускал колонны уже автомобильные, из 18 тысяч машин. Да много... Уж я бы не мог перечислить. 84-й самолетный завод, дирижабли строил. Метро московское. И затем бесконечное количество кадров, вон все фотографии даже их есть, кадров, которые я уже после возвращения...

Ш О Ф Е Р Ы.

В 1938 году настанции Сама, в начале ж.д. на Ивдель в лагере находилось несколько тысяч зеков. Их ежедневно в 5 часов утра отправляли на работы по постройке дороги.

Среди этих зеков находилось много "отказчиков" — лиц не желающих выходить на работы. Начальство лагерей ничего не могло

- 12 -

сделать с этой категорией людей. Их сажали в изолятор, давали по 300 грамм хлеба в сутки, но все было тщетно.

Присмотревшись ближе к этим людям, я предложил начлагу сделать их отъявленных отказчиков хороших работников. В это время в наш лагерь прислали около 50 грузовых полутоннажных грузовиков с горьковского завода ГАЗ АА. Я предложил организовать при лагере школу кружка шиферов из этих отказчиков, уверяя начлага, что дело это полезное.

Начлаг, а согласился и я на другой же день попросили выделить мне 25-30 человек и поговорить с ними. Встреча с ними происходила на воздухе. При моем появлении некоторые из них лежали на земле, не проявляя никакого любопытства. Они знали, что я инженер.

Я поздоровался, назвал их товарищами, сказал, что знаю, что они отказчики, получают по 300 грамм хлеба и предложил им интересную работу. Рассказал, что работа эта довольно легкая и их не будут посылать на тяжелые работы. Поделился, что им придется жить в отдельном бараке и учиться не менее 2-х месяцев шоферскому делу. Они встали сгрудились, поговорили между собой и выразили согласие.

Через несколько дней мы уже организовали курсы шоферов из 25 человек: 23 мужчины и 2 женщины. Все мужчины были переведены в особый барак, половина которого была превращена в класс со столами и лавками, с доской и всем, что нам удалось достать.

Преподавание начиналось в 8 часов утра. С 12 до 13 обд. С 13 до 15 практические занятия у машин, а до 20 практическая езда. В помощь себе я еще подобрал 3-х человек из интеллигентов для обучения учеников физике, математике и инструменту. А на себя взял основной курс — устройство автомобиля и обучение езды на нем. Моим ученикам начали давать по 600 грам. хлеба и приварок и они охотно втянулись в занятия.

Несмотря на трудности в учебе, все они полюбили автомобиль и их даже было трудно вытянуть из него. Они очень полюбили и слушались меня

Фрагмент машинописного текста воспоминаний И.Н. Бажанова. Архив НИПЦ «Мемориал Москва». Полный текст — см. приложение к беседе

В.Д.: Из лагерей.

И.Б.: Начиная с сорок шестого — сорок пятого года я везде ездил — обучал, по всему северу эти кадры, и лесную механизацию всю, и затем автомобильные кадры все. Громадное количество, просто потерял счет...