

Колонка с продолжением

И.Карпенко, Б.Долготович

“Нужна умная работа”



К.Т.Мазуров и П.М.Машеров на Минском автозаводе.

Вместо предисловия

Нелегкая судьба выпала на долю народа Белоруссии. Ее история наполнена богатством страниц как революционных, боевых и трудовых свершений, так и горем непомерных человеческих лишений, мучительных страданий и кровавых трагедий. Скольким на них запечатлено по-настоящему и большому счету ярких личностей и героических судеб! Имя К.Т.Мазурова находится в одном ряду с Д.Ф.Жилуновичем, Н.М.Голодедом, А.Г.Червяковым, С.О.Притыцким, П.М.Машеровым и многими другими бесстрашными и последовательными борцами за счастье и благополучие людей, за прогресс и процветание республики, чьи заслуги никогда не померкнут в благодарной памяти поколений белорусской нации.

Кирилл Трофимович Мазуров родился 7 апреля (25 марта) 1914 года в деревне Рудня в десяти километрах от Гомеля в типичной крестьянской семье.

Первые годы становления и формирования идейных позиций и политических взглядов при всех прочих очень важных обстоятельствах в известной степени все же являются главными и определяющими. Они стали и во многом исходными и во всей последующей жизни К.Т.Мазурова: в начальном комсомольском возрасте, в драматических событиях Великой Отечественной войны, в период освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков до ее расцвета в 1953—1964 годах...

КИРИЛЛ МАЗУРОВ в пятнадцать лет вступил в ряды Ленинского комсомола, ставшего для него начальной ступенькой гражданственности и идейной закалки, а в двадцать четыре года стал коммунистом.

После окончания восьмого класса железнодорожной школы Кирилл поступил в Гомельский автомобильно-дорожный техникум. Здесь, помимо преподавания обществоведения и литературы, русского и немецкого языков, начального курса высшей математики, изучались такие сложные технические предметы, как строительная механика, геология, геодезия, гражданские сооружения, дорожные машины, правила пользования железными и шоссейными дорогами, устройство и эксплуатация автомобилей, а также много времени отводилось культурным и спортивным мероприятиям. Но была еще одна жизненная обязанность, крепко ограничивающая и часы досуга, и требующая солидного резерва физических сил: кроме учебных занятий приходилось регулярно на товарной станции зарабатывать деньги “на штаны и ботинки”.

Незадолго до завершения учебы в техникуме Кирилл вдруг оказывается в числе немногих гомельских комсомольцев, отобранных в училище летчиков-истребителей, но неожиданно-негладанно из-за слабого зрения медицинская комиссия не смогла рекомендовать его для подготовки к летной работе. Эту неудачу уроженец Белоруссии маршал авиации С.А.Красовский впоследствии в Москве, когда он услышал о ней от Мазурова, расценил так: “Благодари судьбу, что не приняли в училище. Среди авиаторов выпускников тех лет давно нет. Да и в войне их участвовало уже не так много: одни погибли, испытывая новые самолеты, другие — над Халхин-Голом и в Испании”.

Да, судьба вернула Мазурова в Гомель, к земным и увлекательным делам техникума.

— Нынешним молодым людям, может быть, трудно представить, с каким интересом мы, дети рабочих и крестьян, окунулись в необычную для нас интеллектуальную среду и с каким рвением овладевали учебными дисциплинами, приобщались к культуре, — рассуждал Кирилл Трофимович. — Большинство таких, как мы, до революции не могли и мечтать стать руководителями производства — инженерами и техниками. Советская власть предоставила нам все возможности для постижения науки и культуры.

Защитив диплом, Мазуров получил свое первое назначение в Паричский районный дорожный отдел на должность техника. Работал на небольшой электростанции, которая обслуживала мельницу и хлебопекарню.

Продолжение следует.

С полным текстом документа можно ознакомиться в библиотеке