

# Олег Николаевич Макаров, человек и инженер с Большой буквы

В.И. ШАШИН, член Союза российских писателей

*Память об Олеге Николаевиче Макарове жива и поныне. В стенах Корпорации «Трансстрой» и за их пределами его вспоминают с неизменным уважением: «талантливый инженер, творческая неординарная личность, блестящий организатор, смелый ученый, многоопытный практик, требовательный начальник, надежный помощник, верный товарищ, отзывчивый на чужие нужды»Е – вот далеко не полный список эпитетов и определений, характеризующих этого замечательного человека.*

**Я** – продукт Минтрансстроя, – любил говорить о себе Олег Николаевич. А ведь, казалось бы, ничто в его изначально намеченной судьбе не предполагало столь разносторонне наполненного инженерно-строительного будущего.

Олег Макаров родился 6 декабря 1937 г. в далеком городе Ашхабаде. Экологическим местом рождения он обязан И.В. Сталину, чьим персональным указом его отец, Николай Васильевич Макаров (кстати, выходец из крестьян, получивший юридическое образование), был направлен из Москвы на должность первого заместителя министра юстиции в Туркменскую республику. Семья была не только благополучной, но и высокопоставленной, поэтому детство Олега Николаевича проходило весьма безоблачно. Но, видно не зря говорят, что не бывает счастья без лиха. В 1948 г. в Ашхабаде разразилось страшное землетрясение. За считанные секунды с лица земли был стерт целый город и ряд окрестных поселков. Трагедия не обошла практически ни одну из проживавших там семей. Непоправимым ударом пропала она и по семье Макаровых, - погиб самый младшенький ребенок. Жизнь в разрушенном городе представлялась физически невозможной, однако по



**ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ  
МАКАРОВ**  
(1937–1998 гг.).

Начальник ГУЖДС Севера и Запада, заместитель министра, первый заместитель министра транспортного строительства, первый вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой» в 1978-1998 гг. Награжден 4 орденами и медалями СССР. Лауреат Госпремий СССР и РФ, премии Совмина СССР. Заслуженный строитель РСФСР. Почетный строитель России. Почетный строитель Москвы. Почетный железнодорожник. Почетный транспортный строитель.



В президиуме научно-технической конференции «Проблемы строительства, реконструкции и эксплуатации мостовых сооружений в крупных городах». Слева направо: В.А. Брежнев, Ю.М. Лужков, О.Н. Макаров. Москва. Корпорация «Трансстрой». 1995 г.

долгу службы отец обязан был оставаться на своем посту. Жену же с двумя детьми, дочерью и сыном, отправили в Смоленск, а старшего десятилетнего Олега — в невероятно престижное по тем временам Сталинградское Суворовское училище.

С этого непредвиденного путешествия из Ашхабада в Сталинград и начался самостоятельный жизненный путь Олега, усугубившийся с самого начала тем, что через год семья потеряла отца, умершего там же, в Ашхабаде. Олегу пришлось по сути стать главой семьи. Эту роковую для себя обязанность он, по-видимому, прочувствовал сразу же и окончательно. На протяжении всей своей жизни он не переставал делиться с матерью, сестрой и братом всеми своими средствами — скудной курсантской стипендией, студенческими заработками, трудовыми доходами. Чувство долга превалировало в нем над всеми иными соображениями. «Должен, значит, могу!» — этот девиз, казалось, был незримо начертан на всех его поступках, вспоминают знавшие Олега Николаевича близкие люди. Если он чем-то загорался, то непременно брался за дело и все намеченное доводил до конца.

Суворовская среда, безусловно, дала ему очень многое. Воинское воспитание закалило дух юноши, приучило к самодисциплине, жесткому реализму и в то же время развило недоужинные природные способности — в училище преподавали французский язык, знакомили с искусством, ли-

тературой, музыкой. Учился он легко, самозабвенно. При этом успевал с удовольствием заниматься и спортом, и активной общественной деятельностью — был комсомольским вожаком, участником всех легкоатлетических соревнований. Играл в футбол, волейбол, хоккей, ходил на лыжах, плавал — увлечение спортом он пронес через всю жизнь.

Однако, несмотря на блестящие успехи, он видел свою будущность в штатском обличье и по окончании Суворовского училища поступил в МИИТ. Как вспоминает выпускник этого же института С.И. Миллерман: «Мы были в одном потоке, но он казался много старше, верховодил нами, заправлял комсомольской и общественной жизнью. Сразу чувствовалось — он лидер. Близкими друзьями мы тогда не стали, а потом судьба разметала кого куда. Встретились через много лет давними знакомыми, а спустя еще годы встречались и на БАМе, где работали, и в Югославии, где перенимали передовой опыт, а уж затем сошлись, что называется, надолго и всерьез в родном Минтрансстрое. Олег Николаевич уже пребывал в ранге заместителя министра, а мой Главтоннельмострострой, куда я пришел замом, находился под его непосредственным кураторством.

Вот что удивительно: Макаров никогда не допускал в служебных отношениях малейшей фамильярности — это, очевидно, было его раз и навсегда заведенным правилом, но воспринималось оно как должное, без какой-либо обиды и досады».

Студенческие годы были столь же бурными и насыщенными как, впрочем, и вся последующая жизнь. Олег Николаевич, похоже, никогда и ни в чем не искал покоя, размеренный монотонный образ существования претив его инициативной, увлеченно-деятельной натуре. Может поэтому, обладая несомненными способностями и тягой к системным знаниям, он отказался от предложенной ему в институте научной деятельности и со всей головой и красным дипломом отличника окунулся в кипучую производственную текучку.

Судя по начальным записям в трудовой книжке, его профессиональный путь после окончания института в 1961 г. пролегал обычным для молодого специалиста курсом. Вот как вспоминает об этом времени Ю.В. Петров: «Мы практически ровесники, Олег Николаевич был всего на год старше, и по строительному делу шли параллельно, начинали мастерами участков, прорабами и т.д. Мы, конечно, слышали друг о друге и раньше, но очно познакомились на работах в Люблино, где он был начальником СУ-328, а я — СУ-326. И когда нас вызывали в райком, а в те времена это происходило регулярно, то обычно сидели на заседаниях рядом. Нередко кого-то из нас поругивали. Дело, как говорится, житейское, но меня поразило, как упорно он отстаивал свою точку зрения, обосновывал аргументированно, доказательно. Он вообще был человек въедливый, системный, с научным подходом, который сразу в нем ощущался. Перед начальством не робел, держал себя ровно, с достоинством, что выгодно отличало его от других. Можно сказать, он был заметной фигурой по всем статьям, обстоятельный, командный, и потому неудивительно, что он достиг министерских высот. Он всегда производил впечатление, что у него все в полном порядке, точнее, он постоянно стремился к нему. Любое дело доводил до конца, всегда при этом стремился к совершенству, а не к формальному завершению. Совершенствовал, самообразовывал беспрестанно и самого себя. Стол в его кабинете всегда был переполнен самыми различными, порой даже неожиданными книгами, пособиями, учебниками, руководствами. Круг его интересов был необычайно широк, и знал он, действительно, очень много. Если в начале нашего знакомства я, вроде бы, образованный москвич, тусовщик и «кавээнщик», еще позволял себе некую назидательность в общении с ним, то впоследствии предпочитал помалкивать. У американцев существует выражение: «этот человек сделал себя сам». В отношении Олега Николаевича оно более чем справедливо.

Между тем продвижение инженера Макарова по должностной лестнице не было уж столь впечатляюще стремительным. Иерархические традиции в Минтрансстрое спешки не допускали, людей проверяли на прочность, на безусловный профессионализм. Будущий первый заместитель министра тоже через ступени не перепрыгивал, набирался производственного опыта в качестве старшего инженера на Дмитровском заводе МЖБК, мастера Бирюлевского завода ЖБК треста «Трансстройпромконструкция», старшего

---

**«Должен, значит, могу!» — этот девиз, казалось, был незримо начертан на всех поступках Макарова, вспоминают знавшие Олега Николаевича близкие люди. Если он чем-то загорался, то непременно брался за дело и все намеченное доводил до конца.**



инженера того же треста и главного инженера Люблинского завода ЖБК. Побывал он и начальником СУ, и начальником ПТО, и замом легендарного управляющего треста «Мострансстрой» И.К. Пицхелаури. Он то и рекомендовал Макарова на свою высокую должность. Так, по истечении 12 лет после окончания института, Олег Николаевич стал управляющим крупнейшего столичного предприятия.

Судя по всему, этот трест, где Макарову удалось развернуться во всю ширь, и послужил трамплином для его дальнейшего роста. Впрочем, по шутке и быть не могло, — большому кораблю, как говорится, большое плавание. Олег Николаевич никогда не ограничивался кругом забот и интересов только своей организации, всегда стремился к обогащению разнообразно-созидательного процесса всей отрасли в целом. Наверное, в силу этого Макарова заметили и оценили, назначив в 1978 г. начальником Главжелездорстроя Севера и Запада Минтрансстроя.

Диапазон деятельности заметно расширился, но Олег Николаевич, казалось, не чувствовал всеприбывавшей нагрузки и даже, напротив, был тому деятельно рад. Пожалуй, не существовало в то время ни одной народнохозяйственной программы, в которой ему не приходилось бы участвовать: реконструкция Московского железнодорожного узла, развитие железнодорожной сети северных и западных районов, преобразование Нечерноземной зоны РСФСР, освоение Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

А ведь была еще и Москва с ее сложнейшими социально-политическими условиями мегаполиса, в которых приходилось решать труднейшие инженерно-строительные задачи. Под непосредственным руководством Макарова осуществлялось строительство и реконструкция Курского и Павелецкого вокзалов, аэропорта Домодедово, здания «Экспресс» на Комсомольской площади, стадиона «Локомотив», санаторного комплекса «Подмосковье». Москву он по-настоящему любил, прекрасно знал историю ее зодчества и к любым переустройствам относился с предельной внимательностью и заботливостью. Москва, казалось бы, платила ему тем же. Как вспоминает В.Г. Пицхелаури, «к Олегу Николаевичу московские власти относились с огромным уважением. Б.В. Никольский, В.И. Ресин, другие уважаемые люди очень ценили». Юрий Михайлович Лужков, нередко называл его «Олежек», сам слышал.

По воспоминаниям Ю.В. Петрова, «когда возник вопрос о реконструкции Старого Гостиного двора, то все ведущие организации города напрочь отказались от этого подряда, это, мол, сделать невозможно. А Олег Николаевич загорелся. Гостиный двор — история Москвы. Он в любой работе видел не только подрядную цель, но и смысл, причем, прежде всего, исторический, то есть, тот, который от наших дел остается. Я, конечно, его горению обрадовался, а когда познакомился с обстановкой на месте, прикинул цикл предстоявших работ, то у меня, по правде сказать, руки опустились. Там такой был упадок, такой завал, что я тоже сказал: это поправить невозможно. На что получил ответ: «не невозможно, а нужно». И больше мы к этому вопросу не возвращались».

То, что мы восстановили, а фактически построили Старый Гостиный двор — во многом и его заслуга. Он буквально вник в каждый кирпичик. Все уни-

Кальные инженерные решения либо исходили от него, либо принимались с его участием. Мы не только заново, так сказать, по образцу и подобию строили, восстанавливали все, что только могли, в полном соответствии с оригиналами, но, кроме этого, мы сознательно использовали самые современные передовые технологии. Например, таких оригинальных объектов с большепролетными покрытиями, как заслуженный Трансвааль-парк, в Москве



больше 50-ти, среди них и Гостиный двор. Сколько мы упреков слышали по поводу постоянного мониторинга за конструкциями!.. «Вам денег не жалко! Зачем нам эти мониторинги нужны, сдались эти ученые! Толку-то от них!» и т.п. Олег Николаевич, невзирая на прессинг, сказал: «Будем делать так, как нужно». Теперь все под контролем, конструкции отслеживаются, известно, что происходит на каждом сантиметре. А ведь одного только светопрозрачного покрытия над Старым Гостиным двором 15 гектаров! Однажды появилась трещина в триплексе, но ее сразу заметили и ликвидировали. И сегодня те, кто возражал, говорят: «молодцы, предусмотрели».

В 1985 г. Макарова назначили первым заместителем министра транспортного строительства. Владимир Аркадьевич Брежнев так рассказывает о своем заместителе: «Когда я пришел в министерство замом, то спросил у тогдашнего министра Ивана Дмитриевича Соснова: «На кого можно опереться в Москве?», — он без колебаний ответил: «На Макарова». Впервые мы встретились на объекте. Я был вновь назначенный, и он, конечно, волновался, как поведет себя «новая метла», тем более знал, что сам я только что такого же, как у него, треста, и всю подноготную кухню знаю, как говорится, не понаслышке и запросто могу завернуть туда, куда кабинетное начальство обычно не заглядывает. Однако объект замечаний у меня не вызвал, все было в полном порядке, и Макаров мне тоже понравился, — не лебезит, тактичный, и за дело, видно, радеет всей душой, да и специалист, вижу, знающий, разносторонний. В общем, долго не сомневался, выбор сделал, и за все время нашей работы ни разу об этом не пожалел. Ответственный человек. Два раза говорить ни о чем не приходилось, сказано — сделано. Всегда все доводил до конца и никогда ни в чем меня не подвел. Мы вскоре друзьями стали. В свободное время отдыхали вместе, охотились. Однажды со-

Реконструкция  
Старого Гостиного двора.  
Руководители  
строительства  
В.Т. Наротнев,  
Ю.В. Петров,  
О.Н. Макаров  
(крайний справа)  
знакомят мэра Москвы  
Ю.М. Лужкова  
с ходом работ.  
1998 г.



брались на охоту, он должен был за мной заехать. Смотрю, летит на такси. Как так? Оказывается, машина его сломалась, и вот он, чтобы не подвести, нашел выход. Надежный был во всем.

Вот, говорят, незаменимых людей нет. А ушел Олег Николаевич и нам сильно его не хватает. Помню, когда его не стало, звоню Борису Васильевичу Никольскому, сообщить о случившемся, и слышу в ответ слезы в голосе. Лужков Юрий Михайлович совсем недавно вспоминал добрыми словами Макарова на Координационном Совете.

Да и песни от души нам теперь с ним не попеть. А мы любили песни петь».

С приходом О.Н. Макарова в министерство особенно взбодренными почувствовали себя инженерно-технические службы, огромную значимость которых он как никто другой понимал. Отвлекать главных инженеров от их прямого назначения стало недопустимым. «Приходилось, — вспоминает А.П. Кожевников, — пускаться на хитрость. Сдавался комплекс железобетонного комбината под Пермью, а сроки как всегда поджимали, требовалось сконцентрировать усилия, собрать и людей, и технические ресурсы, и, естественно, инженерные силы в единый кулак, чтобы завершить стройку. А как собрать, когда инженеров строго-настроено трогать запрещено, вплоть до наказания? Собрали, конечно, под эгидой школы передового опыта, для чего и призвали людей со всей Азии, от Перми до Владивостока. Но, в общем-то, так оно и было, по ходу дела научили передовым приемам устройства кровли, механизации абсолютно новых тогда монолитных бетонных работ с применением автобетоносмесителей, бетононасосов.

Работать с Олегом Николаевичем было очень интересно. Позже, когда я руководил Зарубежтрансстроем, встречаясь с ним за границей, он обращал внимание на все новое, необходимое транспортным строителям России, которых он мечтал сделать конкурентоспособными. Отсюда, и программа — «Мировой уровень»; она и сейчас актуальна».

Повышение научно-технического потенциала в Минтрансстрое всегда считалось одной из приоритетных задач и, как правило, это направление курировал первый заместитель министра. Макаров последовательно продолжил дело своих предшественников на этом посту — И.Д. Соснова, Н.И. Литвина, В.А. Брежнева, вопросы технического прогресса постоянно находились в его поле зрения. Огромное значение он уделял работе отраслевых научных институтов, вузов. Их достижения и разработки делались достоянием всех специалистов и смежников. С этой целью министерство регулярно проводило семинары, конференции, симпозиумы и прочие мероприятия, способные обогатить работников Минтрансстроя новейшими знаниями, методами и технологиями. Эта работа проходила и на курсах повышения квалификации, охватывавших все звенья отрасли — от простых рабочих до руководителей трестов и главков.

«Как инженер, он был потрясающим, — вспоминает проработавший с ним более 5 лет в Главке Севера и Запада В.П. Маргевич. — Был он и прекрасным организатором. Все, кто с ним соприкасался, проходили настоящую профессиональную выучку. Идеи у него возникали непрерывно. И на

шим мозгам он тоже заставляться не давал, требовал смелых и неординарных решений. По его инициативе внедрены в производственные отношения так называемые «Договора содружества», которые во многом снимали многочисленные противоречия, возникавшие между заказчиками и подрядчиками, делали их обоюдными заинтересованными партнерами».

Нагрывавшую перестройку и вслед за ней распад Советского Союза как единого народно-хозяйственного пространства Олег Николаевич воспринял болезненно. Не в силах противостоять «пошедшему в разнос процессу», он всю свою энергию и способности направил на сохранение родного Минтрансстроя, понимая, что только централизованным управлением можно спасти отрасль от грозившего ей развала. К счастью, со своим начальником и другом Владимиром Аркадьевичем Брежневым они были единомышленниками. В результате совместных усилий всей руководящей команды Минтрансстроя возникло новое образование — Корпорация «Трансстрой». Главная особенность новорожденной организации состояла в том, что она являлась добровольным объединением предприятий транспортного строительства с целью сохранения взаимодействий в условиях рыночных отношений, а также для защиты своих и государственных интересов перед наступавшим хаосом. В организационном плане акционирование Минтрансстроя было безусловной победой, но благополучное выживание отрасли во многом еще оставалось под вопросом.

По воспоминаниям коллег, Олег Николаевич реально оценивал обстановку и быстро в ней адаптировался. Этому способствовал гибкий ум творческого, деятельного человека, умеющего из любого критического положения отыскивать спасительный выход. Разобравшись в предложенных правилах рыночной игры, руководители Корпорации начали изыскивать средства, которые помогли бы ей занять подобающее положение на строительном поприще. Совместными усилиями эти средства были найдены, точнее, они уже находились в арсенале Корпорации, которая, как будто бы предвидя грядущие перемены, усиленно и методично накапливала последние годы научно-технический потенциал, позволявший ей в новых экономических условиях выступать в новой роли — генерального подрядчика.

Расчет оказался точным, заказчики-инвесторы действительно заинтересованы в строительстве крупных и сложных объектов «под ключ», которое под силу только мощной, организованной комплексной строительной структуре, способной решать задачи на всех стадиях — от зарождения идеи до ее реализации. Корпорация «Трансстрой» и стала такой структурой, ибо представляла собой научно-проектно-промышленно-строительное объединение, способное успешно реализовывать любые организационные, в том числе и финансовые, и юридические вопросы, управлять разнопрофильными соисполнителями-подрядчиками и предприятиями. Таким образом, Корпорация оказалась вполне подготовленной не только к вхождению в рынок,



Мэр Москвы

Ю.М. Лужков и первый

вице-президент

Корпорации

«Трансстрой»

О.Н. Макаров на осмотре

объектов МКАД.

1997 г.

но и к успешной конкуренции с многочисленными зарубежными фирмами, предлагавшими свои услуги не столь уж и многочисленным, если не сказать редким, российским заказчикам.

Последствия исходившей во многом от Олега Николаевича программы «Мировой уровень», благодаря которой существенным образом повысился общий научно-технический показатель всех сфер транспортного строительства, давшей немало серьезных разработок, ноу-хау и иных производственных и научно-технических решений, также работали на Корпорацию в наступивших рыночных условиях, усиливая ее конкурентоспособность.

Так уж получилось, что лебединой песней Олега Николаевича стала комплексная реконструкция Московской кольцевой автомобильной дороги – МКАД. Ей действительно были отданы все его, казалось бы, неиссякаемые силы. Теперь эта дорога, построенная в кратчайшие сроки и без прекращения движения автотранспорта, вобравшая в себя нестандартные, зачастую не имеющие аналогов в мировой практике, инженерно-технические, архитектурные и организационные решения – гордость Москвы и России.

По мнению В.И. Шмидта, «транспортное строительство представлялось для Макарова вершиной инженерной деятельности, можно сказать, искусства. Реконструкция МКАД относилась к этому ряду. Искусством явилось уже само получение заказа. Дело в том, что у Минтрансстроя, как у директивной структуры народного хозяйства, была своя сфера деятельности, и при переходе на рыночные рельсы требовалось уйти от привычного шаблона, иначе и нечего рассчитывать на успех. И когда руководителями Корпорации принималось решение о функции генерального подрядчика, это было смелое и рискованное предложение, потому как имелись противники, те же субподрядчики в лице дорожных трестов, СУ и т.д., которые в силу инертности не видели в этой инициативе своих интересов. И только после того, как начались работы, все поняли, насколько правы были руководители, взяв на Корпорацию обязанности генподрядчика. Подобный опыт впоследствии стал использоваться не только в Москве, но и в регионах. Принятое с деятельнейшим участием Макарова направление современного крупномасштабного строительства до сих пор приносит плоды.

И еще один очень важный момент, который тоже был заложен во многом благодаря Олегу Николаевичу – научное сопровождение проектирования и строительства объектов. Он понимал эту необходимость лучше многих, и потому всячески поддерживал и способствовал внедрению в практику научных достижений, что, безусловно, вносило весомый вклад в авторитет Корпорации в Москве, в России и за ее пределами. Уже только то, что под руководством Макарова были подготовлены и проведены шесть международных научно-практических конференций и семинаров, позволивших Корпорации в конечном счете выиграть тендер на генеральный подряд по реконструкции МКАДа, говорит о многом.

Солидарен в оценке заслуг Макарова и В.Л. Шварцман: «Особой нашей гордостью являются МКАД, 3-е транспортное кольцо и целый ряд других московских объектов, которые построены начиная с 1995 г. Во всех этих стройках заложен большой труд Олега Николаевича. Можно даже утверд-



дать, что его опыт, инженерно-технические знания, решения позволили создать такую организационно-научную систему, которая после применения ее на МКАДе успешно используется теперь при любом сложном строительстве. Мне, как человеку, который практически продолжает его дело, видно это, может быть, особенно ясно. Наша задача, как я ее понимаю, сохранять созданную им технологию управления и постараться привнести в нее что-то новое, полезное. Это, думаю, пришлось бы Макарову по душе».

Еще один уникально-значимый объект Москвы, в сооружении которого Корпорация «Трансстрой» играла не последнюю роль, – Лефортовский тоннель. Олег Николаевич не успел воплотить в жизнь этот проект, но он стоял у истоков его зарождения, ибо был президентом Тоннельной ассоциации России. Вспоминает С.Н. Власов: «Олег Николаевич всегда активно поддерживал новые решения и помогал их реализации. В частности, в отношении механизированных щитов для проходки тоннелей. Именно он организовал сотрудничество с Международной тоннельной ассоциацией и сделал все, чтобы Россия была бы представлена в ней на высоком уровне. В памяти всех, кто его знал и работал с ним, Макаров останется примером преданности транспортному строительству, делу тоннелестроения в нашей стране». Так что, контактами и партнерством с немецкой фирмой «Херренкнехт» и выбором ее знаменитого щита для проходки тоннеля под Лефортовской слободой Москва обязана и стараниям Макарова тоже.

Любопытная деталь: на открытии тоннеля через Ла-Манш Олег Николаевич держал речь на хорошем французском языке, в котором совершенствовался из года в год.

Невольно возникает вопрос: как удавалось ему все успевать?

Николай Александрович Полищук, сам большой труженик, объясняет это преданностью делу, огромным трудолюбием и дисциплиной. Вот эти качества, собранные воедино, и дали столь весомый результат. При этом, отмечает Полищук, Олег Николаевич не был ни кабинетным деятелем, ни руками водящим начальником. Он любил бывать на объектах, вникать в любые мелочи.

В наследии Олега Николаевича имеются и менее заметные, но едва ли менее значимые строительные объекты. Одним из таких является полностью восстановленная ста-

Восстановленный Старый Гостинный двор – одна из достопримечательностей новой Москвы.  
2000 г.





МКАД.  
Трехуровневая развязка  
на пересечении  
с Горьковским шоссе.  
1998 г.

ринная усадьба, где великий русский композитор Сергей Рахманинов создал большую часть своих гениальных творений. На пути Макарова эта усадьба оказалась совершенно случайно. Он возвращался с проверки работ на станции Уварово и каким-то образом встретился с директором Рахманиновского музея. Разговорились. В итоге возникла идея восстановить усадьбу. А ведь она была разрушена до основания. Чертежи, к счастью, сохранились, но не только они обеспечили успех дела. Происходило это в 1980 г. и сколько только согласований и разрешений пришлось преодолеть. Восстановление затянулось на 10 лет, но было доведено до последнего гвоздя. Сегодня это жемчужина культурного наследия России.

Другой «негромкий» объект — Храм «Вознесения Господня за Серпуховскими воротами». Один из последних объектов, в который Макаров вложил свою душу. Он, вообще-то, слыа атеистом, но к красоте церковной архитектуры относился очень уважительно.

Говорят, чужая душа — потемки. Это, видимо, справедливо. Но ведь и то верно, что по делам своим познается человек. Дела Олега Николаевича у всех на виду, служат и еще долго-долго будут служить людям.

Но не волен человек ни в своем рождении, ни в своей смерти. Непоправимое случилось. И только после безвременного ухода Олега Николаевича стало обнаруживаться, какой, оказывается, огромной деятельной доброты был преисполнен этот взыскательный, грозный руководитель. Обнаруживали это, вроде бы даже тщательно скрываемое им качество, люди, которым он так или иначе помог, и с каждым днем этих людей становилось все больше и больше. По сути, ни один человек, а таких обнаружилось много, обратившийся хоть раз с какой-либо просьбой к нему, без внимания не остался.

Для знавших Макарова поближе это открытие было не в диковинку, многие чувствовали себя при нем как у Христа за пазухой, твердо зная, что обидеть настоящих строителей он никогда и никому не даст. Ни при каких обстоятельствах. А что касается строгости, то знали тоже: случись промашка, спуску не даст, спросит по всей форме и заставит сделать так, как нужно. Заблуждаться на этот счет не приходилось ни простым работникам, ни руководящим лицам. Поэтому старались под его гнев не попадать вовсе. Для этого только-то и надо было, что исполнять свои обязанности добросовестно, — большего Олег Николаевич Макаров, инженер и Человек с большой буквы, никогда и ни от кого не требовал.