

K1350705

Тамара Спивак

Письма из прошлого



Тамара Спивак

***Письма
из прошлого***

Вологда

2004



Уважаемый читатель!

Книга, которую вы держите в руках, - это не занимательный детектив и не любовный роман с эротическими сценами.

Это - книга об известных исторических личностях, в частности, о великом преобразователе России Петре Первом, и о людях совсем неизвестных истории, но оставивших ей творение ума и рук своих - Волго-Балт.

Разные люди, разные поколения возводили его. Судьбе было угодно, чтобы строительство этого крупнейшего в мире искусственного водного пути длилось с перерывами более двух десятилетий.

Им, юным и не очень, писавшим стихи, спорившим о космических просторах Вселенной и новых произведениях литературы, но главным делом своей жизни избравших труд строителя, посвящаю я эти письма из своего далекого прошлого.

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a series of fluid, connected strokes that form a unique, somewhat abstract shape.

*Эй, родившиеся в 3000-м
удивительные умы!
Археологи ваши отыщут,
где мы жили,
что строили мы.
Археологи ваши осмотрят
Все до мелочи, все подряд.
Снимут ржавчину.
Ретушь смоят,
сладковатый лак
растворят.
Пыль сметут движением нежным...
И откроются до конца
очень древние,
окаменевшие
наши песенные сердца.*

*Роберт Рождественский.
Письмо в тридцатый век.*

Письмо первое

Пешком по бечевнику

Надеюсь, уважаемый читатель, вы уже поняли, что я собираюсь поведать вам об истории Волго-Балтийского канала, о людях, его строивших. Но рассказать о Волго-Балте, не заглянув предварительно во времена более отдаленные, просто невозможно, потому что там, где сегодня высятся бетонные громады шлюзов и плещутся волны водохранилищ, еще сорок лет назад простирался другой водный путь, тоже искусственный, тоже рукотворный. Его два века назад прокопали наши предки, прокопали в самом прямом смысле - лопатой и киркой. Он получил название Мариинского канала и прослужил людям верой и правдой целых полтора столетия.

Поэтому, как бы я не спешила ввести вас в мир Волго-Балта, я начну свое повествование с истории Мариинки, с моего

первого знакомства с ней. Оно состоялось в мае 1946 года, когда судьба поселила меня в городе под названием Вытегра.

Обычный северный городок. Серые деревянные дома, только на центральной улице несколько каменных зданий. И в этом ряду - моя школа, в которой мне суждено было проучиться пять лет. Сегодняшние молодые вытегоры уже вряд ли могут себе представить тот почти шестидесятилетний давности город...

Ни дома, ни улицы особых эмоций не вызывали. Разве что тротуары, которые местные жители называли мостками. Если доски не были достаточно укреплены, то наступив на один конец, можно было получить такой щелчок, от которого не сразу и опомнишься.

Но было в той старой деревянной Вытегре несколько примечательных уголков, где я могла подолгу стоять, наблюдая, как открываются ворота и в камеру шлюза входит катер или самоходная баржа, или как поднимаются кверху две половинки моста, пропуская по каналу очередное судно.

Пройдет больше десятка лет, я буду работать в местной газете, редакция которой находилась тогда в заречной части города, и желание любоваться разводным мостом пропадает начисто. Только тогда я до конца пойму недовольство горожан по поводу этого моста. Каждое утро надо было выходить из дома на добрые полчаса раньше, потому что если перед самым носом створки моста поползут вверх, можно и на работу опоздать.

В сорок восьмом город начали наводнить военные. Местные жители объясняли: «Опять за стройку принимаются. Еще до войны начинали новый канал строить...»

В бараках за городом появились угрюмые, в серой одинаковой одежде, а потому казавшиеся все на одно лицо, люди. По периметру территории - ограда в несколько рядов колючей проволоки. По углам - вышки. Там солдаты с оружием. Нам, подросткам, взрослые запрещали близко подходить к ограде, потому что там, за ней - заключенные, люди, совершившие что-то недоброе. Они-то и будут строить канал.

Первого сентября того же сорок восьмого года со мной за одной партией оказалась новенькая ученица, назвавшаяся Раей. Высокая, чуть полноватая для своего возраста, с чудесными темно-каштановыми вьющимися волосами, крупными локонами лежавшими на плечах, она казалась старше своих лет.

Какая сорока принесла на хвосте в наш восьмой «а» это сообщение, уже не помню, но через несколько дней мы узнали, что моя соседка по парте - дочь начальника стройки генерала Шамарина. Это известие вызвало еще более пристальное внима-

ние к новенькой. Согласитесь, в маленьком городишке, где основная масса школьников - дети рабочих и служащих, генеральская дочь - явление неординарное.

К чести ее будь сказано, держалась она скромно, без какого-либо высокомерия, со всеми ровно. Правда, общалась больше не с нами, а с такими же новенькими ребятами из девятых и десятого классов.

Мы не подружились. Но ее появление в нашей среде заставило меня внимательнее прислушаться к разговорам о стройке.

Слово - Мариинка - мне и раньше было знакомо. Деревянные шлюзы, каменный мост, ремонтный док рядом с городским парком - все это объединялось одним этим словом. Выяснять, откуда такое название, тогда и в голову не приходило.

Теперь к этому слову прибавилось еще не совсем понятное сочетание - Волго-Балт.

К концу восьмого класса я уже четко представляла: Мариинке приходит конец, ее заменит новый канал. Но строился он столь медленно, что я успела стать взрослой, закончить одно учебное заведение, поступить в другое, а «старушка» все жила и функционировала. И я получила возможность не только пользоваться ее услугами, но и участвовать в прощании с нею.

Мое близкое, непосредственное знакомство с этим водным путем началось в 1951 году, когда, получив аттестат зрелости, я поехала поступать в Вологодский педагогический институт. Добраться до областного центра можно было только с пересадкой: от Вытегры до пристани Усть-Угольской* теплоходом, а там, перебравшись на станцию Шексна, уже пригородным поездом до Вологды. Весь этот путь занимал более двух суток.

Четыре года так и ездили: в летнее время по Мариинке, в зимние месяцы - по железной дороге до станции Волховстрой Ленинградской области, оттуда до станции Лодейное поле, а с Лодейного поля - какой-нибудь попутной машиной до Вытегры. Тоже долго и очень утомительно. Но другого варианта (как бы теперь сказали - альтернативы) не было.

Уже первое путешествие по этому водному пути открыло мне одну примечательную деталь: вытегорская часть Мариинки овеяна множеством легенд.

Еще не успел скрыться из виду город, как на правом бе-

*Пристань Усть-Угольская, станция Шексна и село Никольское - все это один и тот же населенный пункт, расположенный тогда в радиусе каких-то трех километров. Сегодня существует одно название - посёлок Шексна.

регу (это по течению, а если по ходу теплохода в сторону Вологды, то - слева) открывался невысокий холм, на котором стояли две сосны и красивая, похожая на сказочный теремок, часовня.

Легенду, связанную с этими соснами, холмом и часовней, я расскажу вам, читатель, в следующем письме, а сейчас - к другим преданиям, к которым больше уже не вернусь.

Еще километра три пути - и на том же берегу - удивительный церковный ансамбль. Белый обычный каменный храм и рядом деревянное чудо - 22-главая деревянная церковь. Подобное мне довелось видеть только в семидесятые годы на острове Кижы в Карелии. Знатоки утверждают, что больше во всем мире таких храмов нет. Не премину сообщить, что Преображенская церковь в Кижях - это младшая «сестра» Покровского храма в селе Анхимово Вытегорского района.

С «анхимовским дивом», как окрестил эту церковь наш брат журналист, связаны два предания. Одно отвечает на вопрос: что послужило поводом к строительству этой церкви, второе сообщает, кто и как ее строил.

... Один анхимовский мужик решил поискать счастья и богатства в других краях. Покидая дом, наказал своему маленькому сыну пуще глаза беречь коня. Много лет прошло. Подрос сын, добрым молодцем стал. И вот однажды проезжали через то село столичные вельможи. Очень спешили, потому что лошадей своих загнали. Чтобы ехать дальше, начали отбирать коней у местных жителей. Зашли и на двор мужика, ушедшего счастье искать. Юноша не отдает лошадь. «Батя не велел», - говорит. Пригрозили ему плетками. Не помогло. Велели юношу казнить, а лошадь увести. О той поре и мужик вернулся домой с большими деньгами. Но не радостью встретил его дом родной, а горем великим. В тот же день созвал он односельчан, выложил все деньги и золото и сказал: «Ставьте церковь на удивление людям. Да так ставьте, чтобы другую такую не сумел больше никто построить...»

Поставили мастера церковь ту дивную, одним плотницким топором рубленную, без единого гвоздя собранную. А чтобы потомки их не забыли, к алтарю дощечку прикрепили, на которой выписали 75 имен (среди них - двенадцать женских). Особенно выделили двух мастеров, руководивших постройкой, - Петра Невзорова и Буняка, которым к моменту освящения храма в 1708 году по 80 лет уже было.

Одно условие не выполнили те мастера, построили вторую такую же. Легенда приписывает ее строительство некоему старцу Нестору, якобы единолично срубившему храм, а чтобы никто его

повторить не сумел, даже топор свой в Онежское озеро забросил.

Красивая легенда, не правда ли? Только наука уже доказала, что Покровская в селе Анхимово и Преображенская на острове Кижы - одних рук творение. Преображенская была освящена на шесть лет позже Покровской.

Как же хороша была анхимовская церковь!

Пишу «была», потому что не сберегли анхимовцы, а вместе с ними и все мы, вологжане, эту деревянную сказку. Не сумели воспитать в шестнадцатилетних уважение, если не к религии, то хотя бы к творению рук человеческих.

Хмурым октябрьским днем 1963 года несколько таких молодцов забрались в храм и развели костер... От сгоревшей церкви остались только добросовестно выполненные когда-то обмеры да список тех, кто ее «сработал». Может быть, найдутся в будущем богатые любители прекрасного и восстановят это деревянное чудо... Очень хочется верить в это...

В далеком пятьдесят первом ни о чем таком не думалось. Просто интересно было наблюдать с борта теплохода за силуэтом церкви до тех пор, пока не скрылась она из виду.

Когда вошли в зону марковских шлюзов, кто-то из пассажиров предложил: «Давайте выйдем, пройдем несколько километров пешком». Меня от этих слов охватил страх: «Пока я по берегу иду пешком, болтаю со спутниками, теплоход уйдет. Как его потом догонять?» Показалось странным, что команда теплохода так спокойно отнеслась к тому, что несколько человек, оставив вещи, сошли на берег.

Я не отважилась на такую прогулку и была наказана за свою трусость сожалением, когда пару часов спустя смельчаки делились впечатлениями: «Отменно прогулялись. На лесной опушке земляничкой лакомились. Цветов нарвали. (В руках у них действительно были красивые букетики полевых цветов). И еще целый час ждали тут эту черепаху». Последние слова относились в скорости движения нашего теплохода.

Памятуя эту поездку, на следующий год я уже сама предложила своим попутчикам такую прогулку вдоль канала.

Приканальная дорога, которую работники шлюзов называли бечевником, была неширока и пустынна. Только наши голоса да гудки теплоходов нарушали тишину окрестных лесов. Дорога эта такая же старая, как и сама Маринка. Сколько тысяч человеческих и конских ног прошли по ней?

В памяти всплывают выученные еще в шестом или седьмом классе строки:

*Вьдь на Волгу: чей стон раздается
Над великою русской рекой?
Этот стон у нас песней зовется -
То бурлаки идут бечевой!..*

От некрасовских строк ниточка памяти тянется к репинской картине «Бурлаки на Волге». Кто из нас в школе тогда не разглядывал принесенную учительницей открытку-репродукцию знаменитой картины. До рези в глазах всматривались мы в фигуры и лица изображенных художником людей. Вместе с учительницей придумывали им биографии. Почему, например, все в лаптях или даже босые, а один в сапогах? Кто он? Какой-нибудь конторщик или приказчик? По всему видно: в бурлаки попал совсем недавно, не успел еще изорвать свой жилет и рубаху белую. Остальные-то в лохмотьях. Что привело его в бурлаки?

Так, умело задавая один вопрос за другим, учительница заставляла нас «шевелить мозгами». Теперь полученные когда-то знания накладывались на конкретные дорожные впечатления...

Эти прогулки вдоль канала повторялись на протяжении всех четырех лет моей учебы в институте. Если рабочие шлюзов (а это были в основном женщины) в ожидании очередного судна были минут десять-пятнадцать свободны, можно было поговорить с ними. В Девятинах мне таким образом удалось узнать легенду, объясняющую странное название села.

... Жила в этом селе когда-то крестьянская семья. Трижды родила жена крестьянина по тройне мальчишек. В честь этого события поставили тут церковь о девяти главах, а село назвали Девятинами...

У марковской шлюзовой лестницы услышала легенду о разбойниках, обитавших когда-то в этих лесах и нападавших на проезжих по архангелогородскому тракту торговых людей («он тут совсем рядом, почти параллельно каналу проходит»).

Узнала я и о том, что на Мариинке людей, тянувших баржи, не бурлаками называли, а «тяглецами», что точнее и понятнее, а еще «путинными».

Если б уже тогда подумала о том, что через много лет буду об этом кому-то рассказывать устно или печатно, наверно, кое-что и записала бы. Теперь же приходится довольствоваться только тем, что сохранила память.

Таково было мое раннее и довольно поверхностное знакомство с вековой достопримечательностью Вытегорского края.

Ну, а обо всем, что удалось мне узнать о Мариинском

водном пути уже в процессе серьезного изучения его истории, я расскажу вам, мой читатель, в следующем письме.

Письмо второе

От Волги - до Балтики

Мариинская водная система существовала полтора столетия. Естественно было предположить, что историография ее весьма обширна. Но надежды мои не оправдались. Книг, содержащих хоть какую-то информацию о ней, едва ли десятка полтора наберется. Не многим более того - и журнальных публикаций. А подлинными исследованиями можно назвать только объемистый труд И.В. Петрашени «Мариинская система. 1810-1910» (1910 г.) и тоненькую книжечку Г. Кублицкого «Волга - Балтика» (1961 г.)

И.В. Петрашень, инженер по образованию, много лет проработавший на Мариинской системе, основное внимание сосредоточил на технической стороне этого водного пути, а чисто исторических аспектов коснулся лишь попутно. В дальнейшем я буду обращаться к книге Петрашени, когда мне потребуются какие-то характеристики сооружений.

По истории создания и эксплуатации Мариинского канала практически лишь одно исследование - упомянутая выше работа Г. Кублицкого. И мне оставалось либо пересказать вам, дорогой читатель, ее содержание, либо самой углубиться в изучение доступных первоисточников и поделиться с вами собранной и обобщенной информацией. А поскольку любой пересказ всегда хуже оригинала, то я выбрала второе. Кому интересны изыскания Г. Кублицкого, сообщаю выходные данные его книги: «Волга-Балтика», издательство «Речной транспорт», Москва, 1961 г. С. 133.

Итак, приступаю...

Идея соединения Волги с реками Балтийского бассейна принадлежит Петру Великому. Первое письменное свидетельство тому мы находим в воспоминаниях английского инженера Джона Перри, который состоял на русской гидротехнической службе с 1698 по 1712 год. Император пригласил его в Россию, будучи, как бы теперь сказали, с визитом в Англии. Сначала ему нужен был специалист, который мог бы проектировать и строить верфи, поскольку Петр не представлял себе Россию без мощного военноморского флота. Одновременно Перри было поручено и наблюдение за строительством канала, соединяющего Волгу с Доном.

Позднее, когда на берегу Финского залива начала развиваться новая столица государства, Петр принужден был задуматься, каким образом прокормить этот быстро растущий город. Земли северо-запада никогда не отличались плодородием. Жителям этих мест скудных урожаев ржи едва хватало на ползимы. О том, что Петербург будет кормиться за счет окрестного крестьянства, не могло быть и речи. Из истории было ведомо, что богатейший город средневековья - Великий Новгород, поссорившись со своими более южными соседями, владимирцами и суздальцами, снабжавшими его хлебом, оказывался на грани голода, поскольку собственным хлебом он обеспечить себя не мог.

Продовольствие и фураж Петербургу могли поставлять только из средней и южной России, из плодородных приволжских губерний. Но как? Конными обозами? Немыслимо. Только водой... Этот способ сообщения и торговли проверен веками. Летописец Нестор в своей «Повести временных лет» уже на второй странице сообщает: «... Бе путь из Варяг в Греки и из Грек по Днепру, и верх Днепра волок до Ловоти*, и по Ловоти внити в Илмерь** озеро великое, из негоже озера потечет Волхов и втечет в озеро великое Неву***, и того озера внидеть устье в море Варяжское****».

Куда более поэтично описывает дружбу русского человека с рекой историк В.О. Ключевский. «В древней Руси расселение шло по рекам и жилые места особенно сгущались по берегам бойких судоходных рек, оставляя в междуречьях пустые лесные или болотистые пространства».

Никаких недоразумений не бывало у русского человека с рекой.

«На реке он оживал, - продолжает Ключевский, - и жил с ней душа в душу. Он любил свою реку. Никакой другой стихии своей страны он не говорил в песне таких ласковых слов - и было за что. При переселениях река указывала ему путь, при поселении - его неизменная соседка: он жался к ней, на ее непоемном берегу ставил свое жилье, село или деревню. В продолжении значительной постной части года она и кормила его. Для торговца она - готовая летняя и даже зимняя ледяная дорога...»

И хоть строки эти написаны полтора столетия спустя после жизни и деятельности царя-реформатора, он не мог не знать об

* река Ловать

** Ильмень

*** Ладожское озеро

**** Балтийское море

использовании русичами водных артерий в качестве главных торговых коммуникационных систем. И его деятельная мысль была направлена на поиск возможных путей соединения рек Балтийского и Волжского бассейнов.

В 1703 году началось строительство соединительного канала между реками Цной (Балтийский склон) и рекой Тверцой, впадающей в Волгу. Весной 1709 года по большой воде, то бишь в период половодья по Вышневолоцкой системе (так было названо это направление водного пути) прошел первый караван судов с хлебом в Петербург. Но радость была преждевременной. Весеннее половодье схлынуло, и все надежды ушли вместе с водой: по мелям и перекатам Мсты, в которую впадает Цна, и Тверцы проводить тяжелогруженные суда оказалось невозможным.

Нужно было искать новые пути. Тут-то Петр Первый и отозвал из Воронежа Джона Перри.

«... Его Величество благоволил послать меня, - пишет Перри, - осмотреть три разных пути от Ладожского озера до Волги; мне приказано было снять на чертеж течение нескольких рек, впадающих одна в другую, и проследить до истоков их, чтобы освидетельствовать, где они ближе всего сходятся, и где местность представляет более удобства для устройства между ними сообщения».

«... В конце 1710 года, - продолжает Перри, - я вернулся в Петербург с чертежом и донесением о месте, времени и расходах, относящихся до этого сообщения, с одной стороны посредством Ковжи, Белого озера, Шексны, впадающих в Волгу недалеко от города Рыбинска, а по другому пути посредством реки Вытегры, Онежского озера и реки Свиры, впадающей в озеро Ладожское, где требовалось только поставить 22 водоспуска и прокопать весьма удобоисполнимый канал на протяжении трех английских миль»*.

Характеризуя этот путь, Перри отмечает, что он является «самым удобным уровнем, представившим всего менее покатоствей, так как тут требовалось меньшее количество шлюзов». «Реки Свира (*Свирь* - Т.С.) и Шексна и более удобные части рек Ковжи и Вытегры были уже судоходны для судов малого размера, которые поднимаются и спускаются по ним в течение целого года, за исключением того времени, когда реки замерзают».

«Поэтому в донесении моем, - итожит свою мысль Перри, я указывал Его Царскому Величеству на этот путь как наиболее удобный для устройства предполагаемого сообщения».

* Английская миля - 1609 метров.

«Наиболее удобный» - имеется в виду из тех трех, которые Петр поручил англичанину посмотреть, - уже действовавшей Вышневолоцкой системы (Петр надеялся, что удастся найти способ как-то обойти Боровицкие пороги на Мсте), и еще только изучаемого направления - Молога - Сясь. Впоследствии это третье направление было тоже осуществлено. Оно известно под названием «Тихвинская система».

Итак, в конце 1710 года Перри представил Петру не только чертежи будущего водного пути Шексна - Онежское озеро, но и «донесение... о расходах», то есть смету строительства канала между Ковжей и Вытегрой и возведения шлюзов на этих реках. А на следующий год на этом водоразделе, якобы, побывал и сам царь.

Я не случайно употребила здесь слово - якобы. Информация о пребывании Петра на водоразделе в 1711 году - единственная заковыка в истории Мариинской системы, поскольку документально-го подтверждения этому факту найти пока никому не удалось.

Источником этой информации стала статья Павла Львова «Петр первый, творец Мариинского канала», опубликованная в сентябрьском номере журнала «Отечественные записки» за 1821 год. По утверждению Львова, он в 1801 году все лето неотлучно находился при генерале Деволанте* на строительстве Мариинского канала в качестве помощника и старшего смотрителя по хозяйственной части. Это утверждение дает основание считать автора достаточно компетентным в истории возникновения проекта и строительства канала. (Свои мемуары о Мариинке Львов написал в 1816 году, публикация же их была осуществлена в двух номерах журнала «Отечественные записки» 1820 года и в двух 1821 года).

Так вот, Львов пишет, что Петр в 1711 году лично побывал среди «тех мхов зыбучих и дремучих лесов, где Вытегра и Ковжа доселе укрываясь, виясь неприметно от исходищ своих по непроходимой дебри», и прожил на берегу безвестного озера (ныне называемого Матко-озеро) десять суток под листовным кровом из березовых ветвей сплетенного шалаша, «претерпевая во всем крайнюю нужду...»

А каким источником информации пользовался сам Львов? Ведь он сообщил ее читателям практически через сто лет после смерти монарха.

Оказывается, первоисточником является рассказ 115-летнего старца Пахома из села Верхний Рубеж, в юности, якобы, встре-

* В некоторых источниках - Деволан. Кстати, сам Львов пишет эту фамилия двойко.

чавшегося и с Перри, и с Петром. Но до Львова рассказ Пахома дошел уже в передаче генерала Деволанта. Генерал в 1798 году сопровождал директора Департамента водяных коммуникаций графа Сиверса по трассе будущего канала. Во время пребывания на водоразделе между реками Вытегрой и Ковжей Сивере и встретился с Пахомом. О Перри старик рассказал много подробностей, словесно описал не только внешность англичанина, которого он почему-то называл «немчиною», но и весьма колоритно - инструменты, которыми пользовались в работе Перри и его русский коллега инженер Корчмин. Астролябию старик именовал «медным блюдцем со сквозными рожками», а подозрную трубу - «длинным сквознльцем».

О Петре никаких подробностей старик сообщить не мог. Он лишь указал место, где стоял «тот скудный шалаш, многих величественных царских чертогов достопамятный, под которым первый из первых монархов подсолнечной, обладатель полсвета укрывался от трудов в продолжении десяти суток тут проведенных», да еще сказал, что Петр пожаловал отцу его серебряный полтинник.

Я надеюсь, читатель, вы поняли, что велеречивое описание шалаша принадлежит не старцу, а самому Львову.

С легкой руки Львова эта информация пошла кочевать по страницам книг и журналов. Варьировалось только место, где жил Петр эти десять дней. Его «поселяли» не только в шалаше, но и в крестьянскую избу (И.Ф. Тюменев. «Хлебный путь в столицу»), и в хижины звероловов (С. Князьков. Очерки из истории Петра Великого и его времени). Даже И.В. Петрашень не избежал этого стереотипа.

Усомнился в достоверности этой даты Г. Кублицкий. Он не только проследил ход исторических событий 1711 года, но и перелистал придворные хронологические записи из жизни Петра. Никакого даже намека на поездку монарха в том году к реке Вытегре.

Наверно, не заглянул исследователь в записи 1710 года. У историка И.И. Голикова, создавшего на основе этих придворных летописей, называемых «журналами», свой многотомный труд «Деяния Петра Великого», в четвертом томе читаем: «По обратном приезде *(речь идет о поездке царской семьи 28 августа 1710 года в Шлиссельбург. - Т.С.)* неутомимый Государь, пользуясь тишиною ночей, между прочим, сделал проект канала между реками Вытегрою и Коушью,* из коих одна впадает в Онежское, а другая в Белоозеро. Сколь ни велика государству польза от такого

* Так в тексте.

соединения рек прокопами, но кажется, в соединении сих рек монарх главнейшей целью своею имел, чтобы плывущим судам в Петербург и обратно можно было миновать Боровицкие пороги».

А теперь, уважаемый читатель, давайте чуть-чуть поразмышляем. Перри писал, что он вернулся в Петербург из своей экспедиции в конце 1710 года. А Петр уже 28 августа набрасывает проект соединения Вытегры и Ковжи. Чтобы это сделать, надо было ему хоть какое-то представление о тех местах уже иметь. И Перри с Корчминым он поручил сделать чертеж, то есть составить технический проект, что и было ими выполнено.

Так не логичнее ли предположить, что Петр побывал в Вытегорском краю раньше Перри?

Когда?

Вот на этот вопрос найти ответ не удалось пока никому.

А может быть, Петр вообще никогда не бывал в тех краях?

Многочисленные легенды и предания утверждают: «Был».

Учитель Вытегорской приходской школы И.Ф. Дьяков (в монашестве - Феодосий) усердно собирал и записывал все, что народ помнил и передавал из поколения в поколение об истории города и его окрестностей. Свою рукопись он направил в «Олонецкие губернские ведомости» и в Географическое общество. «Губернские ведомости» опубликовали его записи в 32-м номере за 1880 год. В Вытегорском краеведческом музее хранится рукописная копия, сделанная уже с газетного текста.

Одно из таких записанных преданий имеет прямое отношение к интересующему нас вопросу. Это рассказ старого священника, отец которого, якобы, встречал Петра.

Петр, как сообщает это предание, проезжал из Петербурга в Архангельск по тракту, пересекающему реку Вытегру возле деревни Шестово. Прослышав о предстоящем проезде государя, народ со всей округи поднялся на самый высокий холм, откуда все просматривалось на много верст окрест. Поскольку царю нужно было сменить лошадей, он остановился. Тут ему поселяне и поднесли хлеб-соль. Царь присел на траву и по обыкновению своему повел с мужиками беседу о житье-бытье, о промыслах и торговле. С мужицкой обстоятельностью ему поведали, что с Ковжи, с Бадожской пристани товары, доставляемые туда с Волги, везут гужом до Вянгинской пристани, что на реке Вытегре. Здесь эти товары перегружаются на галиоты и по реке спускаются к Онежскому озеру. Далеко ли до этой пристани? Да всего от Шестово четыре версты. Услышав об этом, Петр тут же отправился пешком осмотреть ту Вянгинскую пристань. Вернувшись, решил отдохнуть.

Местный юродивый Гриша, упав перед царем на колени, выпросил у него красный камзол, сказав при этом: «Себе и тем, кто умнее и добрее, на шапки, а шапки мы не только детям, но и правнукам запасем на память твою, царь-батюшка...»

Автор этих записок высказывает предположение, что именно на Вянгинской пристани и родился у Петра план соединения Вытегры и Ковжи...

Но сколь бы правдоподобным ни казалось это предание, как бы ни хотелось в него поверить, это все-таки лишь предание. Оно может послужить объектом изучения этнографии и фольклористам (кстати, В.М. Малков в своей книге «По Волго-Балту» приводит абсолютно идентичное по содержанию, но весьма поэтичное сказание, записанное в середине девятнадцатого века фольклористом Е. Барсовым), но оно не может стать документом для исторических выводов, тем более, что искомой даты оно в себе не содержит. А потому полюбуемся красотой часовни, поставленной народом на этой Беседной горе (с вводом в эксплуатацию Волго-Балта она была перенесена из зоны затопления в Вытегру на Красную горку к Сретенской церкви) и останемся при своем мнении: а бывал ли вообще Петр Первый в Вытегорском краю?

Что не подлежит сомнению, так это то, что проект Перри по соединению Ковжи с Вытегрой не был оценен монархом в должной мере, а потом и вовсе отложен на неопределенное время. Внимание Петра было переключено на улучшение Вышневолоцкой системы. Немало сил и усердия к улучшению этого водного пути приложил купец М. Сердюков. По утверждению автора многотомного «Исторического описания российской коммерции» М.Д. Чулкова, за это Сердюков получил от императора многие привилегии и выгоды.

Однако Вышневолоцкая система, как бы ее ни совершенствовали, не могла удовлетворить все растущую потребность в доставке хлеба, леса и других товаров в Петербург. А потому торговые люди продолжали везти свой товар с Волги до Бадожской пристани на Ковже водным путем. Здесь его снимали с судов, складировали в специально построенных амбарах, гужом доставляли на Вянгинскую пристань и, снова погрузив на суда, везли уже в Петербург.

Дорого, неудобно и небезопасно, да куда денешься...

Надо сказать, что и после смерти Петра русская инженерная мысль неоднократно возвращалась к этому направлению водного пути, но дальше изысканий дело по-прежнему не шло.

Наконец, 4 июля 1785 года - высочайшее повеление обер-

прокурору князю Вяземскому: «В виду ожидаемой великой пользы и для доставления местным жителям занятий, командировать двух опытных людей для исследования проекта Вытегорского канала, поставив об этом в известность генерал-губернатора Олонецкого и Архангельского».

По следам Перри отправились три человека - инженер генерал-майор де Витте, капитан Фергюзль и прапорщик Экеспарре.

На следующий год Витте представил на высочайшее рассмотрение не только проект канала, смету, но и пояснительную записку, в которой пытался объяснить, почему Петр так и не решился осуществить задуманное: «...несмотря на все употребленное тщание, не последовало желаемого в том успеха, то приписано сие единственно великому ручья Серг падению, яко препятствию вовсе непреодолимому».

На этот раз, казалось, дело уже стронется с мертвой точки. В 1787 году Екатерина выделила было 500000 рублей (Витте представил смету на 1.944.436 рублей 20 коп.), но тут же переадресовала эти деньги на строительство дорог Петербург-Москва и Петербург - Нарва.

А потребность в этом водном пути все нарастала. И граф Сиверс, возглавлявший департамент водяных коммуникаций, несмотря на свой преклонный возраст, в 1798 году сам отправился осмотреть те места, по которым когда-то прошел Перри (к этому времени в кабинете Петра Первого среди его бумаг был найден проект, сделанный англичанином), и представил Павлу I доклад о необходимости и условиях строительства водораздельного канала. Император принял это предложение, но проблема оказалась в деньгах: сумма, требуемая на строительство, для государственного бюджета оказалась в тот момент непосильной. На «помощь» пришла императрица Мария Федоровна. (Запомните, пожалуйста, читатель, этот факт, мы к нему еще вернемся.) Она, как «главноначальствующая над воспитательными домами обеих столиц», предложила позаимствовать из средств петербургского воспитательного дома на эти цели по 400000 рублей в год. И 20 января 1799 года Павел издает указ о строительстве канала. «Мы, - говорится в Указе, - принимая сумму сию заимообразно из оного места на надлежащих условиях, повелели приобрести отпуск ея к прочим суммам, по водяной коммуникации ассигнованным».

Сиверсу и его департаменту предписано: «Сочинив план и сметы сего построения», проявить ревностность в скорейшем окончании работ по постройке канала, «который отныне во изъявле-

ние признательности Нашей к такому споспешествованию Ея императорского Величества и на память потомству, соизволяем именовать Мариинским».

Работы были начаты немедленно и велись непрерывно до 1810 года.

В 1808 году по системе прошло первое судно. Тогда же была составлена и первая инструкция о порядке плавания по Мариинке.

А два года спустя, 21 июля 1810 года состоялось официальное открытие судоходства. Строительство обошлось казне в 2 миллиона 771 тысячу рублей 20 коп. И.В. Петрашень считает, что эта сумма могла быть значительно большей. Но поскольку лес на постройку был взят из казенных (государственных) дач без попенной платы, а оплата поденного труда работников была низкой, удалось кое-что «сэкономить».

Система представляла собой сложный комплекс гидротехнических сооружений, созданных на основе последних достижений науки и строительства того времени. На реке Вытегре выстроился целый каскад одно-, двух- и трехкамерных шлюзов и даже один четырехкамерный.

У В. Дашкова в книге «Описание Олонецкой губернии» (1842 г.) есть такие строки: «Любопытно смотреть, когда сии камеры наполнены судами, которые издали кажутся стоящими одни над другими, будто в шкафе на полках».

Когда я сегодня пытаюсь окинуть мысленным взором всю полуторавековую историю Мариинки, то мне представляется, что история эта, а первые сто лет так уж точно, - это непрерывное ее переустройство и совершенствование.

В отчете генерала Деволанта за первые две навигации по системе (1811 и 1812 гг.) уже обозначены выявившиеся недостатки, главными из которых он считает слабую заселенность мест, по которым проходит этот водный путь, и неукротимый «норов» Белого и Онежского озер. Первый создает трудности с обеспечением людской тяги судов, то бишь достаточного количества бурлаков на отдельных отрезках пути, и невозможность пополнить продовольственные запасы. А для «избежания» второго недостатка «необходимо устроить каналы для обхода Онежского и Белого озера, без шлюзов, копая их только 6-ть фут ниже горизонта озерных вод. Проекты сих каналов уже сделаны и апробованы». «Тогда судоходство тамошнее, - итожит свою мысль генерал, - приведено будет в то совершенство, какое предполагалось было при сочинении генерального проекта, и никакое затруднение или

препятствие более быть не может для свободного ходу судов, а особенно, что они здесь не имеют нигде надобности дожидаться собрания караванов, как то по Вышневолоцкой системе требуется».

Таким образом, уже в 1812 году была фактически намечена программа улучшения Марининской системы.

Но... Думаю, дорогой читатель, вы и сами не единожды убеждались, что желания наши и возможности далеко не всегда адекватны. Целое столетие потребовалось, чтобы этот водный путь был вообще создан, а тут уже через два года требуют его усовершенствования. В стране, пережившей разорительную Отечественную войну 1812 года, денег, естественно, нет. Казна пуста.

Кстати, в порядке отступления... В 1812 году, в разгар победоносного шествия Наполеона по западным российским губерниям, решено было из столицы кое-что эвакуировать. Двадцать два ластовых судна* загрузили произведениями искусства из Эрмитажа и частью драгоценностей императорской семьи. Этот караван, конвоируемый морскими офицерами, чиновниками и караулом, был доставлен в Вытегру, где для хранения груза были отведены специальные склады.

В 1815 году купечество города Белозерска ходатайствует о строительстве обводного канала. Понимая финансовые затруднения правительства, оно готово было взять все расходы на себя.

Это ходатайство осталось без ответа.

Прошло еще четыре года. Разработали проект. (Деволант предлагал копать канал без каких-либо дополнительных гидросооружений, но когда вплотную подошли к этой проблеме, оказалось, что без шлюзов, плотины и оградительной дамбы не обойтись.) Прорубили просеку под трассу будущего канала, прокопали осушительную канаву. На том все и остановилось.

И нужно было в 1832 году случиться жуткой трагедии, чтобы стало очевидным: без канала природе не противостоять. 27 августа за одни сутки во время шторма Белое озеро поглотило и повредило 62 судна. Торговля понесла миллионные убытки.

Следующее лето доставило судоходству тоже немало беспокойства. И пока правительство искало приемлемый выход, инициативу начали проявлять и «низы». В 1836 году купец Синябрюхов предложил построить в озере «пловучие острова». Проект этот был предельно прост: вдоль судового хода на равных расстояниях установить на якорях десять крепких бревенчатых плотов. Во время штормов эти плоты могли бы служить судам прибежищем, где можно переждать непогоду, не

* Мелкие плоскодонные баржи.

рискуя быть опрокинутым или вообще накрытым волной.

В Петербурге этот проект был признан несостоятельным. В департаменте водяных коммуникаций к этому времени скопилось уже множество ходатайств, авторы которых требовали обводного канала.

Однако прошло еще семь лет, пока строительство действительно началось. Продолжалось оно три года. В 1846 году по каналу пошли суда.

Не менее сложной была и судьба Онежского обводного канала. Его начали строить еще в 1818 году. Но из-за нехватки средств осуществили только треть проекта. Начинаясь канал чуть выше устья реки Вытегры и довели его до Черных песков (это примерно третья часть трассы). В 1845 году снова вернулись к этому проекту с намерением удлинить канал еще на треть. Так бы оно и было, если б не вмешался господин «случай». В том году работы на канале инспектировал главноуправляющий путями сообщений граф Клейнмихель. Он-то и приказал вести канал до истоков Свири, то есть полностью в обход озера.

Работы были завершены в 1852 году.

Период с 1799 года по 1852 И.В. Петрашень делит на две части: до 1810 года - время интенсивного строительства, с 1810-го - время вялого строительства.

1852 год, по мнению Петрашенья, год в истории Марининки особый: только с этого времени путь Рыбинск - Вытегра - Петербург стал действительно более или менее благоустроенной искусственной водной системой.

Но так уж устроен человек: он никогда не бывает доволен тем, чего достиг. Время «вялого строительства» продолжается. С 1858 года углубляется и спрямляется река Вытегра, трех- и четырехкамерный шлюзы заменяются одно- и двухкамерными, вместо совсем обветшавших камер строятся новые. Все шлюзы несколько удлиняются. Благодаря этому к концу шестидесятых годов система была способна пропускать суда длиной в 20 и даже чуть больше саженей* и шириною в 4 сажени.

Эти улучшения постепенно превратили Марининку в главный Волго-Балтийский водный путь. Если в пятидесятых годах основная масса хлеба в Петербург доставлялась Вышневолоцкой системой, то к 1870-му на Вышневолоцкую и Тихвинскую приходилось уже только 29 процентов грузов. Остальное забирала Марининка.

На тот период это был ее предел.

У технических сооружений есть какие-то пределы их возможностей, но нет предела человеческим желаниям и потребнос-

* Старинная русская мера длины, равная 2,1336 метра.

тям. А тут еще природа подливает «масла в огонь». Летние месяцы 1867 года - засуха. Реки, особенно Шексна, и каналы обмелели до критических отметок. На берегах Шексны в очередной раз вспыхнула эпидемия сибирской язвы. Тысячи лошадиных трупов валялись вдоль бечевника, которые, по свидетельству очевидцев, разлагались «прямо на открытом воздухе, наполняя его миазмами и целыми тучами ядовитых мух, еще больше разнося заразу». Лоцманы бросали суда на произвол судьбы. Коноводы угоняли оставшихся лошадей. На шекснинских мелях осталось зимовать до тысячи судов. Купцы понесли огромные убытки, поскольку контракты на продажу хлеба за границу были заключены заранее. Чтобы поддержать свою коммерческую репутацию, которую, надо сказать, большинство русского купечества очень дорожило, оно вынуждено было скупать зерно в самом Петербурге, затрачивая баснословные суммы. Столичные торговцы смекнули: обстановка работает на них, можно без особого труда увеличить свои капиталы. И взвинтили цены. В затруднительное положение из-за подорожавшего хлеба попало и беднейшее население Петербурга, для которого хлеб был основным, а для многих и единственным видом продовольствия.

Столь же сложным было и лето 1868 года. Вопрос: как быть дальше с шекснинскими мелями? - тревожной тенью навис не только над судовладельцами и купечеством, но и значительной частью населения России в целом.

В такой ситуации всегда находятся люди, мечтающие погреть руки на чужой беде. У государства нет денег на обустройство реки Шексны? Но они есть у некоторой части петербургского и рыбинского купечества. Или как бы теперь сказали - у олигархов. Вот они в 1870 году и предложили начальнику департамента шоссейных и водяных сообщений князю Щербатову отдать им на откуп весь Волго-Балтийкий водный путь, включая и Мариинку. Они гарантируют нормальное судоходство по системе, а взамен правительство должно им гарантировать свободу взимать плату с судовладельцев по их усмотрению..

Какие же тут разгорелись страсти! Всполошились не только судовладельцы, но и среднее и мелкое купечество, которое в своем обращении на имя того же князя Щербатова ходатайствовало, «чтобы право свободного плавания по водяным путям Империи, предоставленное всем верноподданным Его Величества Государя Императора законами, осталось неприкосновенным, ненарушаемым и свободным...»

А теперь давайте вспомним: Павел Первый, озабоченный

тем, что денег на строительство канала в казне не хватает, ни к богатым соотечественникам, ни к иностранцам за финансовой помощью обращаться не стал, а предпочел взять в долг (возможно, и без отдачи!) у попечительского совета воспитательных домов, который возглавляла его собственная жена. В начале девятнадцатого века белозерские купцы сами предложили свои деньги на строительство обводного канала. Предложение осталось без ответа.

В семидесятом - опять такое же соблазнительное предложение. Толстосумы надеялись: правительство загнано в угол, ему придется соглашаться. У него просто нет другого выхода...

Однако 19 февраля 1871 года последовало высочайшее повеление: «... не представлять частной предприимчивости содержание фарватера водных путей».

«После этих слов всякие перспективы, манившие одних и пугавшие других, должны были исчезнуть. И едва ли имеется основание сожалеть об этом». Так прокомментировал сей факт И.В. Петрашень.

Итак, при всей финансовой сложности «инвестиции» приняты не были. Царское правительство понимало: есть вещи, которые никогда и ни при каких обстоятельствах не должно передавать в частные руки.

Если б об этом помнили всегда и все!

Косвенным следствием домогательства монополистов было создание в 1870 году специального комитета, которому было поручено изучение проблем Волго-Балтийского водного пути, и в частности, Мариинской системы. Наверно, потому в некоторых источниках этот комитет именуется Мариинским.

В том, что система требовала срочного улучшения, ни у кого сомнения не было. Мели на Шексне, бечевник вдоль Белозерского канала и реки Ковжи - в таком состоянии, что лошади тонут. Шлюзы на реке Вытегре обслуживались «тяглецами» (бурлаками), поэтому у двухкамерных всегда выстраивалась очередь. Да и все каналы, входившие в эту систему, в том числе Свировский и Сясьский, обмелели, обветшали, требовали углубления. И это далеко не полная картина всех бед, подстерегавших любого, рискнувшего отправиться со своими грузами в Петербург.

Пока комиссия «изучала» (а это продолжалось ровно десять лет!), в каком месте посадить очередную заплату на «тришкин кафтан», судовладельцы кое-что делали на местах по собственной инициативе. Особой инициативностью отличались череповецкие купцы братья Иван и Василий Милютины. Благодаря им

были расчищены наиболее труднодоступные пороги на Шексне.

В своем родном городе Иван Милютин организовал судостроение. «Берлины», которые выпускал его завод, могли совершать рейсы от Волги до Петербурга не обходными каналами, а напрямик, через Белое и Онежское озера. И грузоподъемность «берлинов» была больше, чем у всех других судов, плававших по системе.

Заинтересованный в дальнейшем развитии судоходства, Иван Милютин задумал создать нефтеналивную баржу, которая могла бы плавать и по Волге, и по малогабаритным системам, связывающим Волгу с Петербургом. Имея такую баржу, не нужно было бы в Рыбинске перегружать нефть на железную дорогу и на мелкие суда, плавающие по Марининке. Идея состояла в том, чтобы судно это было разъемным, состоящим из двух или нескольких секций. На Волге такая баржа могла бы плавать как единое целое, а при подходе к шлюзам Мариники ее нужно было разъединить на самостоятельные части. В Петербурге по заданию Милютина инженер Боярский сконструировал такую баржу. В 1884 году она прошла с грузом от Нижнего Новгорода до Петербурга. Оценки судоводителей были самые высокие, поскольку баржа была легче обычных волжских судов, хорошо слушалась руля и свободно прошла весь путь то в собранном виде, то разъединенная на секции.

Но в это время уже началось «латание дыр», а вскоре подоспело и генеральное переустройство всей системы, поэтому необходимость в таких судах отпала.

За четыре года (с 1882-го по 1886-й) был построен Ново-Марининский канал. Он заменил прежний, созданный в начале столетия Соединительный канал, проходивший через Матко-озеро. На водоразделе были сделаны более глубокие выемки, что позволило ликвидировать часть шлюзов. Там, где раньше суда преодолевали одиннадцать ступеней, теперь их ожидали только две.

Открытие канала прошло без особой помпезности, хотя и присутствовал при этом министр путей сообщения Посьет. Среди речей, произнесенных по этому случаю, обращают на себя внимание слова контр-адмирала Брылкина: «Мне неоднократно приходилось присутствовать на освящении судов и военного, и коммерческого флота. Но в первый раз мне довелось быть на освящении самого пути для судов. С особым вниманием смотрел я на новый канал и воочию увидел, какие трудности пришлось преодолеть при его сооружении, сколько тут положено труда, уменьшая, знания. Но нам известно, что проведение нового канала есть

только часть большого дела улучшения великой Марининской системы и, например, та речка-змейка Вытегра, по которой мы сюда прибыли через такие затруднения для хода судов, настоятельно требует выпрямления и гидротехнических сооружений...» Контр-адмирал оценил сделанное и приоткрыл завесу над будущим. В кабинетах министерства путей сообщения уже «дозревал» проект генерального переустройства всего пути от Рыбинска до Онежского озера и далее. Началось оно в 1890 году по проекту А.И. Звягинцева.

Работы развернулись на трассе в 750* километров. Предусматривалось строительство ряда гидроузлов на самых трудных участках Шексны, что позволяло резко улучшить судоходство по этой реке. На Белозерском канале со стороны Шексны предполагалась замена двух шлюзов одним, а со стороны Ковжи - возведение нового шлюза вместо совершенно обветшавшего старого. Практически были перестроены все шлюзы на северном склоне.

Цифры никогда не были украшением литературного слога, но что делать, если никакими эпитетами, метафорами и прочими художественными приемами не охарактеризовать тот объем сложнейших гидротехнических работ, которые были выполнены строителями. А потому включите свое воображение, читатель, и попробуйте вникнуть: в ходе строительства было вынуто около 7300 тысяч кубометров грунта, прорыты 42 перекопа, на протяжении почти 200 километров устроены бечевники (на современном языке - приканальная дорога), построено 34 деревянных, четыре каменных шлюза, 8 плотин, 3 моста и другие сооружения.

Самым объемным и сложным по исполнению был Девятинский перекоп. Он нужен был для спрямления очень крутого поворота, который делает в этом месте русло Вытегры. Канал длиной около километра прокладывали в скале более пяти лет. Отвесные стены в некоторых местах достигают сорокаметровой высоты. Проложен этот канал уже не только киркой и лопатой, но и весьма оригинальным применением техники того времени.

Рассказываю об этом эксперименте, пользуясь описанием И.В. Петрашеня.

Сначала в скале прорубили тоннель по дну будущего канала и проложили рельсы. Затем на равных расстояниях сделали несколько вертикальных шахт. Это было самое трудное, потому что шахты пробивали из тоннеля снизу вверх. Когда все шахты были сделаны, в тоннель ввели паровоз с сорока пятью вагонами без крыши. Наверху у каждой шахты работало 16 человек. По

* В некоторых источниках - 700 километров.

специальному сигналу они начинали «обламывать» куски известняка и сбрасывать вниз, в вагоны. Сигнал рожка - на перерыв. В это время паровоз протаскивал состав ровно настолько, чтобы под шахтным колодцем оказывался снова пустой вагон. Все повторялось и в третий раз.

Когда все вагоны были заполнены, состав выводился из тоннеля. Обойдя деревню Каменную, по специальной эстакаде он выходил на низкий луг, где и разгружался.

Работы не прекращались ни зимой, ни летом. Случалось, морозы достигали 30 градусов. Выработка падала до 360 кубометров в сутки, хотя на помощь рабочим приходили взрывники с бикфордовым шнуром.

Таким способом выбрали более 170 тысяч кубометров скального грунта.

Перекоп возле села Девятины в свое время был предметом обсуждения в инженерных кругах Европы. Вообще проект А.И. Звягинцева по переустройству Мариинской системы в 1913 году на Международной выставке в Париже был удостоен Золотой медали. Гидростроителей поразили тогда не только Девятинский перекоп, но и Девятинская плотина, сооруженная еще в 1806 году.

Забегая несколько вперед, скажу, что просуществовала плотина до 1964 года. И за полтора столетия она ни разу не перестраивалась. Никто не знал, каково ее основание. Построена она была в том месте, где был водопад. Построенная только из дерева и камня, она все эти полтора столетия лет выдерживала напор в 12,5 метра. Длина плотины по оси была более 53 метров.

Но я и впрямь забежала слишком далеко вперед...

Биржевые воротилы Рыбинска, уязвленные тем, что двадцать лет назад им не отдали на откуп весь путь от Волги до Питера, сразу же выступили с резкой критикой проводимого переустройства. В проекте А.И. Звягинцева, действительно, было одно уязвимое место: шлюзы на Мариинке хоть и удлинялись немного, все равно были рассчитаны на пропуск судов длиной всего 65 метров, тогда как по Волге уже в восьмидесятых годах плавали баржи 75-ти и даже 85-метровой длины.

И на этот раз переустройство системы проводилось не под имеющийся флот и с заглядом в будущее, а по принципу: «По одежке протягивают ножки». Резкое увеличение габаритов в густошлюзованной части системы потребовало бы затрат, практически равных по стоимости постройке нового пути. Проект А.И. Звягинцева был в несколько раз дешевле. Это переустройство продолжалось шесть лет и стоило около 14 миллионов рублей.

Торжественное открытие модернизированного пути состоялось 15 июня 1896 года. Присутствовавший при сем событии редактор «Правительственного вестника» поэт К.К. Случевский так вспоминал о нем: «15 июня, в 10 часов утра «Озерный» подошел к Черной гряде (*это на Шексне - Т.С.*) и втянулся в новый, самый большой из каменных шлюзов... и остановился с тем расчетом, чтобы шелковая лента русских цветов, перетянутая поперек шлюза, приходилась посредине палубы. Роскошный день царил над Шексною, казавшеюся лазоревой и перерезанною, как темным поясом, платиною Пуаре: многие тысячи людей покрывали все откосы, все уступы, все нижние берега. Приветствуемый радостными кликами Его Величество (*великий князь Владимир - Т.С.*) сошел на пристань... Торжественное молебствие совершено соборне архимандритом Белозерского монастыря и иереями городов Череповца и Кириллова. После молебна и многолетия великий князь перешел на «Озерный» и перерезал шелковую ленту, открывшую путь ожидавшему движения каравану. Первым прошел «Озерный» под звуки музыки и клики народа. Любо было видеть, как принимал в свои каменные бока могучий шлюз втягивавшиеся в него пароходы, и как, плавно приподняв, передавал он их для следования на другую, более высокую часть Шексны. Погода была превосходная, порядок образцовый, и ясно было всем и каждому, как важно только что совершившееся на благо необъятной страны и трудящегося народа».

Оттремели фанфары, и вскоре выяснилось, что многое из того, что сдерживало развитие судоходства на пути от Волги до Балтики, благополучно перекочевало и в двадцатый век. Вопрос о шлюзовании нижнего течения Шексны был решен только в 1912-1913 годах. А тут мировая война грянула. Какое уж там строительство шлюзов! Но именно война заставила вплотную заняться водными путями. С фронта вернули более тысячи бывших работников системы, а в бюджете военного времени нашлись те суммы, которые никак не удавалось изыскать в мирное время.

На этот раз вдохновителем переустройства пути, особенно в низовьях Шексны, был И.В. Петрашень. Он уже в 1910 году набросал проект улучшения судоходства на этой реке, а теперь принялся осуществлять свои идеи. Однако трудное положение России в войне все больше сказывалось и на делах в тылу. К октябрю 1917 года ни одно сооружение, задуманное Петрашнем, не было завершено.

Варианты одной задачи

Начало минувшего века было в России особенно бурным. За первые полтора десятка лет страна успела не только повоевать (и к тому же потерпеть поражение) с Японией, но и пережить баррикады 1905 года, понести немалые потери в первой мировой войне и подойти к Октябрьской революции. 1917 год, на котором я остановилась в предыдущем письме, стал для России рубежом двух исторических эпох. Не случайно в обыденной повседневности люди тридцатых годов, подчеркивая особенности какого-нибудь жизненного события, говорили: «Это было еще до революции...» или «Это происходило уже после революции...»

Мое поколение делило временные отрезки своей биографии на довоенные, то бишь - до Великой Отечественной, и послевоенные. А вы, читатели тридцатых-пятидесятых годов двадцать первого века, тоже найдете какую-нибудь точку отсчета, чтобы делить: «Это было еще до ...» или «после...»

Все, что совершалось после семнадцатого года, совершалось уже не просто в других условиях, а в абсолютно новой по укладу, по хозяйственным приоритетам, по идеологическим установкам стране. С этих позиций мы и должны с вами, читатель, подходить к вопросу о том, как решались проблемы Мариинки.

О ней заговорили уже в 1918 году, когда председатель Совнаркома В.И. Ленин отдал приказ перебросить из Петрограда на Волгу военные суда.

Операция по проводке миноносцев проходила с большими трудностями. Возможно это и заставило правительство обратить внимание на важнейшую северо-западную водную артерию. В 1922 году на Мариинку была направлена комиссия, которая должна была обследовать систему и оценить ее состояние. Возглавили эту комиссию опытные гидротехники И.В. Петрашень и Е.В. Близняк. Петрашень, отдавший Мариинке не один десяток лет своей жизни, с ее проблемами был хорошо знаком. Но то, что он увидел во время поездки, поразило его. Всюду царил запустение.

Ждать, пока в разоренной мировой и гражданской войнами стране найдутся деньги на полную реконструкцию системы, пришлось бы очень долго. Поэтому решено было сначала опять чуть-чуть ее «подлатать», чтобы восстановить по ней нормальное дви-

жение судов, и одновременно начать разработку проекта строительства параллельно Марининке нового водного пути.

Первый такой проект был создан в 1927 - 1931 годах.

Характерный штрих: нигде в литературе не удалось найти имена авторов первых проектов (а их до 1952 года было несколько). Смею предположить, что эти проекты, равно как и Беломоро-Балтийского канала, разрабатывались коллективом Особого конструкторского бюро, созданного в середине двадцатых годов при ГУЛАГе НКВД*. Здесь были собраны лучшие инженерно-технические силы страны, преимущественно крупные специалисты еще царской России, обвиненные в контрреволюционной деятельности. Им обеспечили более или менее сносные условия для работы и жизни, но лишили их свободы.

Начало строительства Беломоро-Балта совпало с образованием Наркомата водного транспорта и проектно-изыскательского института «Гипроводтранс». Первый проект Волго-Балта был направлен на экспертизу в эти организации. Они подвергли его резкой критике и забраковали.

- За что? - спросите вы.

А за то, что не соответствовал новым требованиям развития народного хозяйства. Впервые за сто с лишним лет к переустройству Марининки подошли с новых позиций: не флот должен под нее подстраиваться, а ее нужно реконструировать с заглядом на будущее, на дальнейшее развитие флота. Предложенный проект не устранял старых бед. Опять предполагалось большое количество шлюзов, правда, на этот раз парных. Встречно идущие суда, не мешая друг другу, могли одновременно преодолевать «лестницу» вверх и вниз.

Не устраивали и габариты шлюзов: всего 160 метров длины и 17 - ширины.

В 1932 году начинается разработка нового варианта проекта. Однако не весь путь от Волги до Ленинграда, а только на отрезок его от Онежского озера до Белозерского канала, то есть собственно Марининской системы. Теперь шлюзы проектировались 270-метровой длины и 18-метровой ширины. В такой шлюз могли войти одновременно две баржи вместе с буксиром. 4 метра глубины на короле обеспечивали плавание судов с большой осадкой.

Вроде бы габариты вполне приемлемые, тем не менее и этот проект стал достоянием архива. На этот раз его бракуют из-за двухкамерности шлюзов. Один предполагался даже трехкамерный. Такое уже было в истории Марининки. Не подойдет.

* Главное управление лагерями народного комиссариата внутренних дел.

В это время обсуждаются тезисы доклада к предстоящему XVII съезду ВКП(б). Тема доклада - план развития народного хозяйства СССР на вторую пятилетку (1933-1937). По водному транспорту замышляется гигантское строительство искусственных путей. Тут и Беломор-Балт, протяженностью 227 километров, и канал Москва-Волга в 100 километров длиной, и реконструкция Марининской и Москворецкой водных систем, и... Перечисление на этом обрываю. Кому интересно, сможет найти эти тезисы в периодической печати тех лет.

Я же хочу обратить ваше внимание, читатель, на то, что этот план гидротехнического строительства должен был решить проблему «создания единой водной системы Европейской части СССР».

Знакомая мысль, неправда ли? Печать хоть и приписала ее тогда И.В. Сталину, но мы-то знаем, что идею объединения всех водных бассейнов европейской России в единую систему вынашивал еще Петр Первый. Это он на рубеже семнадцатого и восемнадцатого веков пытался соединить не только Волгу с Балтикой, но и Волгу с Доном. Были у него наметки и по соединению Днепра с Западной Двиной.

Два столетия спустя, в 1913 году появилась в России небольшая книжка с весьма странным названием - «Всероссийский водный метрополитен». Это было изложение доклада К.Э.Ласского на XV съезде русских деятелей по водным путям.

Основная идея книги - в Европейской части России нужно соединить все важнейшие реки в такую систему, которая позволила бы без перевалки доставлять грузы с Балтики на Каспий, с Белого моря - в Черное. Для этого нужны каналы между Доном и Волгой, между Доном и Днепром, между Днепром и Западной Двиной, Печорой и Камой. Получился бы водный путь протяженностью в 15700 километров. А чтобы избавиться от обходных каналов, автор считал, что нужен и соответствующий флот, способный плавать как по рекам, так и по озерам. Сумела же фирма Нобеля провести свои железные баржи по Марининской системе вдвое быстрее, чем продвигаются грузы по обходным каналам.

Вообще в плане К.Э. Ласского Марининской системе отводилось весьма значительное место. Автор называл ее «жемчужиной русского судоходства», только ее нужно перестроить так, чтобы она отвечала «требованиям транзитного плавания».

Именно такие требования легли в основу последующих проектов реконструкции Марининки. 1 апреля 1933 года в Ленинграде

создается специальное управление, получившее название «Волгобалтстрой». Рассматривается очередной проект. Гигантские шлюзы: 290 метров длины, 30 метров ширины. Глубины на короле - 5,5 метра. Система проектировалась под суда грузоподъемностью в 20 тысяч тонн. На Вытегорском склоне предполагалось построить шесть двухкамерных шлюзов в одну нитку. Сравнили проекты даже по затратности. Последний оказался наиболее экономичным.

27 июля 1934 года совет народных комиссаров СССР принимает постановление о начале строительства. «Волгобалтстрой» приступает к выбору площадок. А год спустя все работы прекращаются. Почему?

В 1936 году начинается строительство Рыбинского водохранилища. По-видимому, это и было причиной остановки работ на Волго-Балте. Во всяком случае изменения в проект Волго-Балта пришлось вносить. В частности, в очередной раз изменились габариты шлюзов. Теперь их величины составляли 290х21,5х3,65.

Этот проект и был утвержден, когда 24 сентября 1940 года принимается решение приступить к строительству Волго-Балта. В Вытегру и в Шексну начинают прибывать заключенные - основная рабочая сила тех лет. Они прибывают с канала имени Москвы, частично - с законсервированного Куйбышевского гидроузла (на Волге), частично с других лагерей, которых в стране - сотни.

Тема заключенных - особая тема. Ее я коснусь отдельно в следующем письме, а сейчас вернемся, читатель, к проектам. Вы, наверно, уже успели подумать: «Наконец-то, все проектные «страдания» закончились!» Увы!

22 июня сорок первого началась война. В июле на стройке - консервация. Спецконтингент перебрасывают на оборонные объекты в глубинные области страны. Вольнонаемный состав мобилизуется на фронт.

В русском языке есть две одинаковые по смыслу пословицы: «Нет худа без добра» и «Не было бы счастья, да несчастье помогло». Смысл, вложенный народом в эти пословицы, целиком относим к строительству Волго-Балта. Консервация, вызванная войной, оказалась благом для будущего канала.

Не спешите, дорогой читатель, обвинять меня в кощунстве...

Трудно сегодня предугадать, как бы повели себя гидросооружения и сам водораздельный канал, будь он построен по довоенному проекту, поскольку надлежащих геологических и гидрографических исследований тогда не было проведено. Это, видимо, понимали и специалисты, потому что уже в сорок четвертом в селе Деятины Вытегорского района появились изыскатели Гидро-

проекта. Их исследования, проведенные с помощью новейших методов геологической разведки, показали, что проект, по которому в 1940 году начиналось строительство, нуждается в серьезных исправлениях. А причина - в известняках, толщина которых на водоразделе и северном склоне достигает многих десятков метров. Известняки - порода коварная. Длительное время фильтровавшая по их трещинам грунтовая вода постепенно расширяла эти трещины, образуя пустоты. Геологи называют их карстами. Именно карстами объясняется совершенно уникальное природное явление на земле вологодской: средняя часть реки Ужлы (левого притока Ковжи) примерно километров восемь протекает под землей на глубине до сорока метров. Места, где она уходит под землю и снова пробивается на поверхность, похожи на маленькие, но очень глубокие озерца. Такие реки и на всем земном шаре - по пальцам перечесть можно.

Речка вольна выбирать себе путь, какой ей заблагорассудится. А для гидротехнических сооружений закарстованные известняки не могут служить надежным основанием. Пока здесь строили карликовые, деревянные, соответственно, легкие сооружения, все сходило с рук. А как поведут себя известняки, когда на них поставят железобетонные громады?

Так что же, отказываться от проекта и вообще от канала?

Изыскатели продолжали поиск надежного ложа для будущих плотин и шлюзов. И терпение их было вознаграждено неожиданным открытием. На водоразделе и Балтийском склоне глубоко-глубоко под землей они обнаружили древнюю долину - «пра-Вытегру». Эта пра-долина заполнена позднейшими отложениями мягких грунтов (четвертичными отложениями), которые слабо пропускают сквозь себя воду и вполне могут служить основанием для крупных гидроузлов и соединяющих их каналов. Глубина этих отложений достигает 80-100 метров, а ширина - до двух километров. Вывод был однозначный: все проектируемые сооружения можно строить только в пределах этой пра-долины.

Само собой разумеется, работы по проекту системы нужно было начинать сначала.

Я не стану утомлять вас, читатель, всеми техническими сложностями, над которыми ломали головы сотни специалистов. На этот раз имена их известны. Перечислить всех невозможно, но несколько фамилий все же назову. Главным инженером проекта северного склона Волго-Балта в то время был Д.Г. Лосев, южного - сначала М.М. Кампиони, потом некоторое время - Н.Г. Семенов. Общее руководство осуществлял главный инженер

Ленинградского филиала Гидропроекта Г.А. Радченко.

В 1952 году проектное задание Волго-Балта было завершено. По всей трассе развернулись работы. Подготовка к ним велась уже с сорок восьмого года.

Что же представлял бы собой этот водный путь от Онежского озера до Череповца, будь он построен по проекту 1952 года?

Наберитесь терпения, дорогой читатель, и вникните в длинную цитату из статьи главного инженера проекта 1956 года Г.А. Крылова, иначе будут непонятны те «усекновения», которые произведут проектировщики через несколько лет. Передать вам в вольном изложении этот текст не рискую, а потому цитирую.

«В проектном задании Волго-Балтийский водный путь на участке от Онежского озера до Череповца решался, как двухсторонний каскад из семи гидроузлов, из которых четыре гидроузла - Вытегорский, Белоусовский, Новинкинский и Пахомовский - располагались на реке Вытегре, два гидроузла - Ковжский и Шумкинский - на реке Ковже и один - Череповецкий - на реке Шексне. На водоразделе предполагалось создать водохранилище, замыкаемое со стороны северного склона Пахомовским гидроузлом и со стороны южного склона - Шумкинским. Ковжский гидроузел намечался в стороне от судоходной трассы в истоке реки Ковжи из Ковжского озера и предназначался для регулирования стока последнего и для выработки электроэнергии. В состав гидроузлов входило девять шлюзов, четыре гидроэлектростанции, одна насосная станция (на Шумкинском гидроузле), аварийно-ремонтные заграждения (перед Пахомовским гидроузлом) и многочисленный комплекс других сооружений. Судоходная трасса прокладывалась по вновь создаваемым водохранилищам с прорытием каналов на возвышенностях и со спрямлением излучин старой Мариинской системы».

К этой цитате мне остается только добавить, что габариты шлюзов были несколько уменьшены. Теперь они составляли 270х18х3,65 м. Судам, направлявшимся из Череповца в Ленинград, предстояло сначала подняться на 22 метра выше Рыбинского водохранилища, потом на 89 метров спуститься к Онежскому озеру.

В середине 1952 года работы велись уже по всей трассе. На первом, втором и третьем шлюзах начали бетонировать первые блоки камер. Но 5 марта 1953 года умер главный вдохновитель гигантских размахов строительства - И.В. Сталин. А у пришедших к руководству страной новых лидеров были совсем иные

приоритеты. Замышлялись (тоже гигантские!) размахи подъема целины, строительства агрогородов, агроцентров, выращивание кукурузы на севере. Какой там еще Волго-Балт? Законсервировать! Больше сотни лет обходились Мариинкой, обойдемся и дальше. Деньги нужны на другие цели. Жилье нужно строить. Людей из бараков переселять...

Мы сегодня с презрением относимся к жилью постройки шестидесятых годов прошлого столетия. Квартиры те называем «хрущобами». Но давайте, читатель, взглянем объективно. Массовое строительство жилья люди от души приветствовали. Квартиры, пусть и стандартные, в домах-коробках, пусть и с низкими потолками, с крохотными кухнями, даже с совмещенными санузлами, без паркетов и утепленных полов (можно долго еще перечислять, без чего были те квартиры), но это было все-таки реальное и близкое осуществление мечты тысяч россиян выбраться, наконец, из подвалов, коммуналок или деревянных развалюх, в которых зимой вода замерзала. Сколько искренней радости переживала семья, когда переезжала в такую квартиру. Знаю об этом не понаслышке, не только по рассказам друзей и знакомых. Сама испытала все «прелести» коммуналок, в которых прошла большая часть жизни, и радость новоселья в такой «хрущевке».

За какие-то два десятка лет жилищная проблема была уже решена настолько, что две трети населения страны имели отдельные квартиры. Не очень комфортные, зато весьма дешёвые. И каждый молодой специалист, приезжая по распределению на предприятие или в колхоз, знал, что через пару лет у него будет квартира...

Простите, читатель, мне это пространное отступление. Как-то само собой выплеснулось...

Волго-Балт законсервировали. Нелегко было коллективу проектировщиков смириться с таким решением, но куда денешься: финансирование прекратилось.

Но не только проектировщики пытались как-то отстоять свое детище. В самом руководстве страны не было единства во взглядах на внутрихозяйственную политику. Объяснялось это нестабильностью международного положения.

Еще совсем недавние союзники, единым фронтом выступавшие в борьбе с фашизмом, теперь разделились на два противостоящих друг другу лагеря. Их взаимоотношения получили название «холодной» войны. Хрупкое равновесие могло взорваться в любую минуту. Это отлично понимали военные. Для них было очевидным и то, что в случае какого-нибудь конфликта старая

Мариинка уже не способна будет служить стратегическим целям страны. Слишком большие изменения на флоте.

Беломоро-Балтийский канал, когда после войны восстанавливали, сразу же и реконструировали. На юге действовал Волго-Донской канал. И только Мариинская система оставалась узкой, обмелевшей и неудобной канавкой, по которой в случае необходимости современным военным судам не пройти...

В общем, борьба за Волго-Балт переместилась из проектных кабинетов в кабинеты партийные и министерские. И тогда было найдено «соломоново решение»: «Вы так ратуете за продолжение стройки, - было сказано сторонникам Волго-Балта, - пожалуйста, стройте, но предварительно пересмотрите проект, сократите расходы...»

Проектную стоимость предстояло урезать на 82,5 миллиона рублей. Практически это был ультиматум: уложитесь в предлагаемую сумму, быть Волго-Балту, не уложитесь - не бывать и в стройке.

Теперь судьба будущей водной трассы уже всецело зависела от проектировщиков. Сократить стоимость - означало от чего-то отказаться.

Начали с резкого и решительного упрощения архитектурных решений гидроузлов. Если по проекту 51-го года предполагалось, что каждый шлюз и каждый водосброс будет иметь свое «лицо», в отделке башен и шлюзов должен был использоваться цветной мрамор и гранит, то теперь все башни были унифицированы, в их возведении - только бетон, кирпич и стекло, никаких украшений, излишеств, никакой помпезности. Простота и единообразие. Логика рассуждений была примерно такова: не очень радующие глаз конструкции объектов? Но эти объекты все-таки будут построены. А это главное.

Отказ от архитектурных излишеств - это лишь малая толика той экономии, которую предстояло получить за счет пересмотра проекта. И тут я еще раз предоставляю слово главному инженеру окончательного проекта Волго-Балта Г.А. Крылову. Еще одна цитата из его статьи.

«Для резкого снижения стоимости строительства... необходимо было... отказаться от многого из того, что раньше считалось необходимым. Из состава проекта были исключены все сооружения Ковжского гидроузла, порт-убежище на Онежском озере, угольный перевалочный порт на Череповецком гидроузле, ограждающие молы у прибрежных прорезей на Белом озере, многие противофильтрационные мероприятия на водораздельном участке,

постоянный мостовой переход у шлюза №4 Новинкинского гидроузла, Новинкинский судоремонтный завод, защитные дамбы от проникновения в каналы текучих илов, монументы на входах в канал. Были облегчены конструкции ряда сооружений, сокращены несколько габариты судового хода, уменьшена длина причалов и вместо сплошных причальных стенок назначены лишь отдельно стоящие причальные устои и т.д.»

Искомая сумма в 82,5 миллиона рублей была найдена. И новый, до предела обжатый проект был 15 мая 1956 года утвержден. Можно было начинать строительство. Правда, было выдвинуто еще одно жесткое условие - сжатые сроки строительства. Но это уже зависело от финансирования.

О том, как решались многие проблемы, связанные с проектом, в том числе и перепроектирование отдельных объектов уже в ходе строительства, я расскажу дальше в соответствующих письмах.

А в заключение этого стоит только заметить, что в ноябре 1964 года, когда на Волго-Балте завершилась первая навигация, в Ленинграде началось рассмотрение нового проектного задания по расширению пути, по строительству второй нитки шлюзов. Из этого проекта пока осуществлено только строительство восьмого (параллельного) шлюза на Шексне.

Письмо четвертое

Люди из зоны

Вам когда-нибудь доводилось, читатель, листать старые книги приказов крупного предприятия или строительной организации? Интереснейшее занятие, скажу я вам, сравнимое разве что с чтением занимательного детектива. Сколько разнообразной информации могут сообщить пожелтевшие от времени, порой даже трудно читаемые листки. Это не амбарные книги огромных размеров, а именно отдельные листки, сшитые вместе.

Все, что я сообщу вам в этом письме, мне удалось почерпнуть в таких толстых, и не очень, подшивках приказов, именуемых книгами. Хранятся они в Вытегорском районном архиве (фонды 126, 130) и Государственном архиве Вологодской области (фонд 1240).

Но сначала несколько слов о том, почему мне пришлось потратить многие месяцы на это занятие.

Недостаток информации порождает слухи. Это аксиома.

Думаю, в этом вы имели возможность не единожды убедиться на собственном опыте.

А что уж говорить о событиях и фактах, которые умышленно утаивались от общества. Но попробуйте утаить от людей бараки за колючей проволокой! Где-нибудь в глухой тайге, в сотнях верст от человеческого жилья, может быть, это и достижимо. Но если бараки выстроены по соседству (в двух-трех километрах) с городом или деревней, и жители этих селений каждый день наблюдают, как целые колонны под охраной вооруженных людей и собак идут на стройку, это не утаишь. Население знает: там, в бараках, живут заключенные, которые будут строить новый канал. Сколько их? Как они там живут? Вот это остается тайной. И, естественно, порождает слухи и домыслы.

Приведу несколько примеров.

...Десятиклассница готовит доклад на ученическую краеведческую конференцию. Тема доклада: «Заключенные на строительстве Волго-Балта», Архивы для нее и ее руководительницы, преподавателя истории, пока - terra incognita. Преподаватель просто не знает о существовании таких фондов. Научных публикаций на эту тему в открытой печати тоже нет. Остается один путь: поиск и опрос живых свидетелей, что девочка и делает с добросовестностью настоящего исследователя. Но с первого появления заключенных на вытегорской земле прошло уже более шести десятилетий. Значит, тем, кто может хоть что-то вразумительное вспомнить, как минимум за семьдесят. И как когда-то граф Сиверс расспрашивал 115-летнего старца Пахома о Пери и Петре Первом, так юная исследовательница расспрашивает семидесяти- и восьмидесятилетних стариков и старух: сколько заключенных было на стройке в сорок первом?

Человеческая память (увы!) не совершенна. Она сохранила только общее впечатление тех лет: много, их было очень много. И ничтоже сумняшеся опрашиваемые сообщают школьнице 2000 года: тысяч сто так уж точно было...

Ни на минуту не подвергнув сомнению услышанное, девочка включает его в свой доклад...

А вот другой пример.

... Это уже газетная публикация, которая через десятилетия тоже может стать для исследователей документальным источником. Ведь мы, россияне, испокон веков питали искреннее доверие к печатному слову... Не утрачено оно и по сей день, хотя жизнь уже не раз подбрасывала нам горькие уроки.

Надо отдать должное автору этой публикации Ю.М. Федото-

ву, он не выдает свое сообщение за достоверную информацию, а называет его бытовавшей тогда среди вытегоров расхожей байкой.

... В дороге встретились двое. Один спрашивает:

- Ты, браток, откуда будешь?

- Из города Вытегры. Есть такой в Вологодской области.

- Велик ли ваш город? Я что-то не припомню такого.

- Тысяч сто десять населения.

- Большой!..

- Да не очень. Гражданского населения всего тысяч десять.

Остальные - заключенные...

К сожалению, не всегда дело сводилось к байке.

С момента пуска Волго-Балта (1964 г.) в Вытегре каждое лето - масса туристов. Экскурсоводы - сотрудники местного краеведческого музея - в такие дни нарасхват. Рассказ о канале - обязательная часть общего рассказа о Вытегории.

В моей журналистской копилке есть такой конкретный случай.

... Большая группа туристов из Питера внимательно слушает экскурсовода.

Но как только речь зашла о строительстве Волго-Балта, одна из экскурсанток уже солидного возраста довольно надменно обрывает молодую сотрудницу музея:

- Что вы тут на рассказываете! Всем известно, что этот канал построен на человеческих костях. Сотни тысяч заключенных погибли на этой стройке...

Положение экскурсовода - не позавидуешь. Чтобы достойно отпарировать этот выпад туристки, нужны цифры и веские аргументы. А их у нее нет. Она не знает, что даже на Беломорско-Балтийском канале к моменту наивысшего напряжения работ было 107900 человек заключенных и что смертность на Бел-Балте была ниже среднего показателя по системе ГУЛАГа. Этот средний показатель в 1932 году составлял 4,8 процента. Самая высокая смертность заключенных - 34,5 процента - была в сравнительно небольшом по численности Вишерском ИТЛ.*

Не знает экскурсовод и того, что даже в период максимальной численности заключенных в СССР (с 1938 года в ИТЛ «сбрасывались» все избежавшие расстрела репрессированные и их родственники, поэтому в 1950 году общая численность людей в зонах достигла более 2 800 000 человек), они были рассредоточены в нескольких сотнях лагерей, поэтому такой концентрации, как на Бел-Балте, на Колыме и Железнодорожном строительном управлении на Дальнем Востоке уже больше не было...

*Исправительно-трудовом лагере.

Чувствую, прямо нутром ощущаю, как вы, мой читатель, после этих строк до краев наполнились благородным гневом, дескать, вместо того, чтобы фиксировать, чего не знает попавшая в неловкую ситуацию экскурсовод, лучше помогла бы ей тактичной подсказкой, коль такая знающая...

К сожалению, в тот момент и я ничем помочь не могла, ибо всех этих цифр тогда тоже не знала. И не вина в том наша была, а беда, что очень нужную информацию об истории государства десятилетиями утаивали от нас.

И последний, совсем недавний пример. Уважаемая всеми областная газета (неловко даже называть ее) публикует статью, подписанную известными в области людьми, в числе коих и известная писательница. И опять - те же сотни тысяч заключенных, строивших канал на территории Вологодской области.

То, что на строительстве Волго-Балта использовался труд спецконтингента, то бишь заключенных и (в очень короткий период) военнопленных, сегодня уже никто оспаривать не станет. И пришла, наверно, пора развеять все мифы по этому поводу, а значит ответить на вопросы:

Что это были за люди?

Сколько их было?

Как они жили? Как работали?

Заниматься подсчетами мне уже не нужно. За меня это сделали другие. В 1988 году в Москве в издательстве «Звенья» вышел объемистый справочник под названием «Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923-1960». Подготовило этот справочник общество «Мемориал» на основе данных учетно-распределительного отдела ГУЛАГа. Заподозрить это общество в симпатиях бывшему сталинскому режиму никак нельзя, поэтому к сведениям, опубликованным в справочнике, можно относиться с полным доверием.

Чтобы не утомлять вас, читатель, обилием цифр, я приведу численность заключенных, сконцентрированных на трассе строительства Волго-Балта только в периоды самого пика работ, развернутых на канале. Но прежде требуется еще одно пояснение.

Мы в нашем обыденном сознании держим: любое число бараков, обнесенных колючей проволокой, с четырьмя наблюдательными вышками по углам - это лагерь. Между тем в сороковые годы вся система ИТЛ на Волго-Балте, как, впрочем, и по стране в целом, была организована несколько иначе. В это время существовал единый Вытегорский ИТЛ НКВД. Он был создан 11 октября 1940 года. Указ о его ликвидации был подписан 28 июня

1941-го. Но фактически последние заключенные были выведены с территории Вытегорского района лишь в конце сентября, когда фронт вплотную приблизился к границам района. Начальник стройки был одновременно и начальником лагеря. А поскольку строительная площадка раскинулась на многие десятки километров, то и «Вытегорлаг» подразделялся на несколько лагерных отделений, в которых содержалось по 2 - 3, до 5 тысяч заключенных. А там, где требовалось всего 200 - 300 рабочих, создавали отдельные лагпункты (ОЛП). Их вокруг Вытегры было тоже немало. Отсюда и то несколько искаженное впечатление у местных жителей тех лет о количестве спецконтингента на территории района.

Так вот, на 1 июля 1941 года (к моменту ликвидации) во всех лаготделениях и пунктах Вытегорского ИТЛ, которых я насчитала более двадцати, содержалось 34738 человек. На 1 января 1953 года в трех лагерях Главгидроволгобалтстроя (Вытегорском, Шекснинском и Варнавинском*) насчитывалось 38561 человек, а к моменту консервации (июль 1953 года) общая численность всех занятых на стройке, в том числе и вольнонаемных, и офицерского состава, и охраны (охрана составляла 10 процентов от числа заключенных) была около 60 тысяч человек. Эту цифру, как вы понимаете, читатель, подсказал мне не справочник. Ее удалось «выудить» из материалов отдела кадров стройки.

К сожалению, в справочнике нет сведений, сколько заключенных работало на Волго-Балте в последнее десятилетие после расконсервации в 1955 году. Эти сведения пришлось уже собирать по различным источникам, в том числе и из приказов. Так, на 25 июля 1958 года всего на стройке было занято две тысячи человек, в их числе - 330 заключенных. На тот объем, который планировался на 1959 год, этого количества людей было явно недостаточно, поэтому отдается приказ срочно подготовить (восстановить) Марковский лагерь на тысячу человек.

Начиная со второй половины пятидесятых, на Волго-Балт начинают приезжать молодые строители. Кто-то по оргнабору, кто-то по комсомольским путевкам. И чем больше собирается на трассе молодежи, тем меньше требуется спецконтингента, хотя полностью от его участия в строительстве не отказались и до самого пуска.

Не знаю, станет ли вас, мой будущий читатель, интересоваться вопросом, который сегодня мне задают сплошь и рядом: были

*Варнавинский лагерь дислоцировался в Горьковской области, но входил в состав Главгидроволгобалтстроя, поскольку занимался лесозаготовками для строительства канала.

ли на строительстве Волго-Балта политические заключенные? Отвечаю однозначно: были, хотя прямое указание на это в упомянутом мною выше справочнике имеется только в двух случаях. В Вытегорском ИТЛ до слияния его с Шекснинским (31.10.52 г.) на 1 апреля 1952 года было 12332 человека, в их числе - 2293 осужденных за «контрреволюционную» деятельность, а в Шекснинском ИТЛ в это время из 4218 человек «политических» было 267.

Сколько точно их было в 40-41 годах, не знаю. Но косвенное подтверждение тому, что они здесь были, имеется. Так, в октябре 1940 года в связи с консервацией Куйбышевского гидроузла был ликвидирован Самарлаг. Большая часть его обитателей была перемещена в Вытегру. А поскольку в Самарлаге из 30233 человек 5988 - были «политические», то какая-то часть их, естественно, попала в Вытегру. Еще более убедительный довод: как в 41-м, так и в 52-53-м некоторые инженерно-технические должности на объектах (мастера, прорабы, даже руководители небольших подсобных предприятий) занимали специалисты из расконвоированных заключенных. Специалисты с высшим и средним образованием - это из «политических».

Несколько человек из этих мастеров и прорабов я знала лично. Амнистированные вскоре после смерти Сталина, они не уехали из Вытегры, остались на стройке, работали здесь до самого пуска канала и даже были награждены орденами и медалями.

Представляю, как после этих строк вы, мой читатель, насторожились, дескать, если знала лично, то почему не назвала имена?

Отвечу сразу, чтобы больше уже не возвращаться к этому вопросу. Не называю имен, и дальше не назову ни одного из морально-этических соображений. Спросить согласия родственников на обнародование имен у меня нет возможности. Помните пушкинское: «Иных уж нет, а те далече...» А без согласия такая публикация - преступление, если уголовно и не наказуемое, то уж морально-нравственное - точно.

Поставьте себя, читатель, на место родственников тех, кто отбывал срок по уголовным делам. Вам бы приятно было, если б кто-то из знакомых при встрече вдруг спросил: «Слушай, это, часом, не твой дед или прадед сидел в лагере? За что сидел-то?»

Думаю, нет.

Конкретных сведений о том, кто был кто, у меня нет, потому что в документах управления строительства, где речь идет об использовании спецконтингента, разделения на «политических» и «уголовников» не было. Их разделяли на «конвоируемых» и

«бесконвойных». Такое деление не адекватно названному мною выше. Среди бесконвойных могли быть люди, проходившие по уголовным делам, и наоборот - тоже.

Как же в этой ситуации я могу называть имена?

Вот и все объяснение.

А теперь - к главному. Как жили эти люди? Как работали?

Наши обычные оценки - хорошо, плохо - в этом случае неприемлемы. Это был особый мир со своими нравами, правилами, установками, не всегда даже поддающимися пониманию с точки зрения здравого смысла.

Ну, скажите, где логика: человек осужден всего на один год. Часть срока уже позади. И когда остается совсем немного, он вместо того, чтобы хорошим трудом заработать себе приличную характеристику, а может быть, даже досрочное освобождение, совершает побег. Будучи тут же пойманным, лишается всякой надежды на возможное снисхождение, зарабатывает себе наказание в виде изолятора, отрицательной характеристики, которая «украсит» его личное дело, лишения свиданий с родственниками, лишения переписки, права получать продовольственные посылки, дополнительное питание, в общем, всех льгот, которыми пользуются нормально работающие, не нарушающие лагерный режим заключенные.

Конечно, такие побегы были исключением. Чаще попытку к бегству предпринимали заключенные с большими сроками. Их подталкивала к этому слабая надежда - а вдруг все-таки «повезет». Но «везло» очень и очень немногим. Может быть, одному из сотни. Остальных ловили и водворяли обратно за колючую проволоку. А можно было во время этих побегов и с жизнью расстаться.

30 мая сорок первого года с Белоручейского участка лесоразработок бежало шестеро. Сразу началось преследование. Их довольно быстро настигли. На предупредительные выстрелы беглецы не реагировали, продолжая уходить от погони. Стрелки открыли огонь на поражение. Двое были убиты, двое сдались. А двое все-таки сумели скрыться. Но далеко уйти им не удалось. На следующий день их обнаружили в лесу пастухи. Сами задерживать их не стали, а сообщили на оперативный пост. Оттуда прибыла группа поиска и задержала беглецов.

Кстати, думаю, что одна из причин неудавшихся побегов заключалась именно в том, что в поимке беглецов оперативной розыскной службой активно помогало местное население.

7 мая из лагеря второго стройрайона из-под стражи сумели

уйти двое. Им удалось скрываться трое суток, потому что группа поиска направилась в сторону железнодорожной станции, куда, как правило, направлялись беглецы. А эта пара оказалась чуть похитрее предшествующих неудачников. Она направилась лесом вдоль Архангелогородского тракта в противоположную от станции сторону. 10 мая в селе Анненский мост (это примерно полсотни верст от лагеря) местная жительница обнаружила их в своей бане. Не растерялась, не наделала шуму, а сообщила дежурным оперативного поста. Беглецы были тут же задержаны.

Приведенные выше примеры относятся к сорок первому году.

Аналогичная картина повторилась и в конце сороковых - начале пятидесятых, когда после консервации на стройке снова разворачивались работы. Как и в сорок первом, наибольшее число побегов было совершено в 51-52 годах, когда этот контингент достигал самой большой численности.

И к каким только ухищрениям не прибегали заключенные, чтобы выбраться из охраняемой зоны. На лесовозах втискивались лежа между бревнами, в кузовах машин прятались между ящиками, бочками и другим грузом. В ноябре 1951 года из Марковского лагеря ушли двое в такую метель, когда в десяти шагах уже ничего не видно. Метель тут же убирала их следы. Но она же затрудняла и передвижение. За двое суток беглецы сумели пройти всего двадцать пять километров. В деревне Матенжа они были задержаны.

Тех, кому удавалось добраться до железнодорожных станций Бабаево и Лодейное поле, вылавливали оперативные розыскные группы и железнодорожные кондуктора.

Если взглянуть на соотношение между численностью спецконтингента в упомянутые мною годы (40-41, 51-52) и количеством совершенных побегов, то можно смело утверждать: не так много обитателей лагерных отделений Вытеграгидростроя пускалось в бег.

Куда больше хлопот доставляли лагерной администрации отдельные заключенные и даже целые бригады, которые не выполняли нормы выработки или вовсе отказывались выходить на работу.

Зимой и весной сорок первого года в четвертом стройрайоне работали 92 бригады заключенных. Но как отмечает в специальном приказе начальник района Глаголев, только шесть из них работали хорошо, с перевыполнением норм. Они были поощрены лучшим обмундированием и лучшим питанием. Остальные 86 бригад и норму не всегда выполняли.

А в третьем стройрайоне весной того же года была отмечена работа четырнадцати бригад из ста шестидесяти. Они были и деньгами премированы, и на улучшенное питание переведены. Кроме того, начальник строительства майор госбезопасности П.В. Чистов в приказном порядке потребовал от руководителя стройрайона Фатьянова, чтобы на каждого члена этих бригад была написана соответствующая характеристика в личное дело заключенного.

Формы поощрения хорошо работающих применялись очень широко и притом самые разнообразные.

15 ноября 1948 года двое заключенных, положительно проявивших себя в быту и на производстве, были зачислены стрелками самообороны в первый дивизион.

25 марта 1949 года на строительстве столярного цеха деревообрабатывающего комбината особо отличились две бригады (№2 и №49) первого стройрайона. Цех был сдан в срок и с отличным качеством. По этому случаю всем участвовавшим в сооружении цеха была объявлена благодарность. Для них организовали специальный праздничный ужин, а на утреннем разводе перед строем всего лагеря был зачитан приказ о поощрении этих двух бригад.

(В порядке отступления. Рассказывая вам, читатель, о той или иной стороне жизни заключенных, я привожу пару-тройку примеров, взятых из приказов руководства стройки или отдельных районов. Но это вовсе не значит, что приведенными примерами все и ограничивается. Отнюдь. Я беру их навскидку, первые попавшиеся. Перечислять все подряд мне скучно, а вам читать - тем более).

Ну вот, чтобы вы уверовали, что и среди заключенных были люди, способные не только на самоотверженный труд, но и на поступки, сравнимые с героизмом, я приведу еще один пример, характеризующий поведение людей в экстремальных условиях.

11 февраля 1949 года в 22 часа в первом стройрайоне произошел обрыв провода на высоковольтной линии. Обесточенными оказались не только жилая зона, но и все производственные объекты. Дежурной лошади на месте в тот момент не оказалось. Что делать? Ждать до рассвета? Главный инженер электростанции, электротехник и электромонтер (все трое - бесконвойные заключенные) решают идти пешком по глубочайшему снегу на поиск обрыва.

К часу ночи линия была восстановлена. Всем троим была объявлена благодарность с занесением в личное дело.

Увы, на злостных нарушителей трудовой дисциплины и лагерного режима ни такого рода примеры, ни увещательные

беседы не действовали. Если они даже и отправлялись по утрам в производственную зону, все равно не работали, а находили на строительной площадке укромные уголки и играли в карты. Минимальное количество пищи им выдавалось в любом случае, а остальное они «добывали» себе сами путем разбоя в лагере. Они избивали своих товарищей по барaku, отбирали у них хлеб (следует заметить, что выполняющим трудовые нормы выдавалось 700 граммов хлеба), а иногда и весь обед, воровали личные вещи заключенных, инструмент на строительных площадках и ухищрялись продавать его местным жителям. Когда же к ним начинали применять репрессивные меры, они объединялись в группы и учиняли бесчинства в бараках: портили имущество, рубили стены, запугивали тех заключенных, которые готовы были выйти на работу.

23 октября 1951 года несколько таких бесчинствующих хулиганов поломали нары, разобрали кирпичную печь и забаррикадировались. Пришлось лагерной администрации применить силу. Зачинщиков водворили в барак строгого режима.

Систематическое невыполнение норм выработки расценивалось как саботаж. Одну такую бригаду в июне сорок девятого года сняли с объекта, арестовали вместе с бригадиром на 20 суток, а дело ее было передано в следственные органы.

Чем закончилось дело для данной бригады, мне неизвестно. Зато хорошо известно, как была наказана целая группа (13 человек) бандитствующих заключенных из 1-го отдельного лагпункта, которая постоянно нарушала лагерный режим, занималась воровством, избиением заключенных, предпринимала попытки к бегству. 18 октября 1949 года было принято решение отправить эту группу в отдаленные особо режимные лагеря с использованием только на тяжелых карьерно-скальных работах с удлинненным рабочим днем.

Не трудно догадаться, что тут уже речь идет о каторжных работах, хотя открыто об этом и не говорится.

Но даже такие примеры, о которых немедленно оповещалось все население лагеря, не оказывали должного воздействия. Были случаи, когда человек, уже приговоренный к десяти, а то и к пятнадцати годам лишения свободы, совершал в лагере очередное преступление, например, кражу, и лагерный суд добавлял ему к имеющемуся сроку еще лет пять.

Вообще, проблема дисциплины, поведения заключенных, будь то на производстве или в нерабочее время в лагере, оставалась злободневной до последних дней строительства.

Характерный пример. Бесконвойным заключенным-механиза-

торам строжайше запрещалось после смены выезжать куда-нибудь за пределы базы. Но что для бесшабашных, не признающих никаких правил людей - запреты?! Да и привычное «авось» подталкивает к безрассудным поступкам. На такое вот «авось» понадеялись, видимо, старший тракторист П. и шофер А., когда в ночь на 1 февраля 1949 года решили прокатиться на тракторе по лесной дороге, ведущей в урочище «Пятницкий двор», где велись лесозаготовки. А чтобы не вызвать никаких подозрений, использовали для своей «прогулки» трактор со снегоочистительным угольником. Но «авось» не благоволило любителям ночных катаний. Трактор по дороге сломался и создал на лесовозной дороге пробку. В результате на целых полсуток была парализована вывозка древесины.

Конечно, нарушители не избежали наказания. И весьма сурового. Но арест этих двоих не мог компенсировать нанесенного ущерба производству, которое в то время и так не блистало успехами.

В последние годы строительства Волго-Балта (1963-1964) спецконтингент использовался в небольшом количестве. На шестом шлюзе работали заключенные из Пахомовской колонии. И работали архискверно. Об этом свидетельствуют многочисленные докладные и рапорты, с которыми мастера и прорабы, даже руководство стройуправления обращались к начальнику стройки А.С. Хмельницкому и непосредственно к начальнику колонии А.А. Крапивину.

20 декабря 1963 года начальник стройуправления И.М. Нагорных пишет докладную записку, в которой отмечает, что работу бригад никто из администрации колонии не контролирует. Бригада №16 уже полгода выполняет производственные нормы, в лучшем случае, на 30 процентов.

Колония, имея достаточное количество людей для того, чтобы ежедневно выводить на шлюз не менее 350 человек, в действительности выводит днем по 100-150 человек, а в вечернюю смену - 90-100. А 19 декабря во вторую смену людей вообще не вывели. Из-за этого был сорван график по укладке бетона, простояли краны и компрессоры.

Для заключенных установлен 8-часовой рабочий день. Фактически на шлюзе они работают по пять часов, а на конвойных участках - и того меньше.

Такова общая картина работы спецконтингента на шестом шлюзе. Ее дополняют детали рапорта старшего прораба дамбы №121 Михова. 13 декабря бригада №25 отработала всего три с

половиной часа. Из-за этого 14-го было приостановлено бетонирование, простояли бетоновозные машины, с неполной нагрузкой работал бетонный завод.

Плохо работая, эти бригады наносят строительству еще и прямой материальный ущерб, сжигая в кострах опалубочные щиты и другую строительную древесину, хотя температура атмосферного воздуха вполне «рабочая».

Я взяла это слово в кавычки, потому что за температурой в зимнее время лагерные администрации даже в сороковом и сорок первом годах следили очень строго.

Случалось, в период сильных морозов (-40° и ниже) заключенных по две недели кряду не выводили на работу.

Каждый год с наступлением зимы во все лагерные отделения и пункты направлялся специальный бюллетень, в котором подробнейшим образом был расписан режим работ при минусовой температуре. Учитывался даже ветер. Уже при температуре минус 24° с ветром рабочее время сокращалось в связи с тем, что через каждый час устраивался десятиминутный перерыв на обогрев. Это обстоятельство позволяло под предлогом холода часами просиживать в обогревательных будках или у костров. Конвой был тоже бесконтролен. Часто принимал сторону заключенных и уводил бригады с объектов задолго до конца смены.

Среди многих сотен документов производственного характера изредка проскальзывает приказ или сообщение по чисто бытовым проблемам.

Начальник четвертого стройрайона Глаголев, занятый разворачивающимися земляными работами на шлюзе, тем не менее не забывает требовать от своих служб: «Баню, баню заканчивайте скорее». А другим приказом предупреждает работника интендантской службы Лаврентьева о том, что если еще хоть раз повторится случай несвоевременной доставки хлеба для заключенных, он будет строжайше наказан вплоть до отстранения от должности.

Таким же наказанием пригрозил начальник первого стройрайона капитан Колесников инспектору интендантской службы Серышеву за то, что по его вине 31 марта у заключенных к завтраку и обеду не было хлеба. За бесконтрольность взыскание схлопотал и начальник интендантской службы старший лейтенант Гусаров.

Обратите внимание, читатель, между этими двумя аналогичными документами - девять лет.

Но, повторяю, такого рода документы встречаются значительно реже производственных, как и рапорты медицинских ра-

ботников о неблагоприятном санитарном состоянии в лагерях.

Если брать отвлеченно медицинскую службу в «Вытегорстрое» в 1940-1941 годах, то создается впечатление, что не так уж и плохо обстояло дело. Не только каждое отделение, но даже каждый лагерный пункт имел свою санчасть. В лагерных отделениях (в стройрайонах) были свои лазареты, аптеки. Лагерь имел даже свою санбаклабораторию. Все эти учреждения были укомплектованы врачами, фельдшерами, медсестрами.

В Вытегре в 1941 году при районном отделе Красного Креста была школа медсестер. 31 января 1941 года 28 выпускниц этой школы были направлены в медицинские учреждения «Вытегорстроя». Два месяца спустя еще 17 медсестер пришли в лагерные учреждения. Большой штат среднего медперсонала позволил провести профилактическую вакцинацию заключенных, в частности, против оспы и брюшного тифа.

И все же... Сообщения типа: «дезкамера не работает...», «в пищеблоке непригодная посуда...», «в бараках грязно и не хватает кипяченой воды для питья...» - свидетельство недостаточного внимания как медиков, так и лагерной администрации к быту и здоровью заключенных.

Отметив этот факт, я в то же время не могу, уважаемый мой читатель, не вспомнить одну народную мудрость, ставшую сегодня уже расхожей: «Чисто не там, где метут, а там, где не сорят». Конечно, когда заключенных ведут в баню и не выдают чистого белья и мыла, это безобразие, в котором однозначно виновата лагерная администрация: не позаботилась о таких, казалось бы, элементарных вещах. Но когда медики отмечают, что в бараках грязно, а вокруг бараков - мусор, то нужно ли винить в этом лагерную администрацию? А сами жильцы бараков тут что - не причем?

Над этим вопросом я предлагаю поразмышлять и вам, мой читатель, поскольку проблемы чистоты наших территорий, улиц и городов, приобретают уже глобальный характер...

Листая в архивах одно дело за другим, добросовестно перенося в свои блокноты их содержание, я долго не могла понять, почему ни в одном документе не удалось обнаружить даже упоминания о том, как и чем заполнялся досуг заключенных. Неужели ничего не делалось в этом плане? Так нет же. В перечне профессий и должностей, подготовленном отделом кадров управления «Вытегорстроя» весной сорок первого, значится должность «заведующего культбазой». А в управлении «Вытеграгидростроя» в 48-53 гг. в составе культурно-воспитательного отдела был даже лагерный

сектор, возглавлял который подполковник Иван Алексеевич Разин. Так почему же никаких следов их деятельности не осталось?

Наконец, осенило: эту работу направлял политотдел управления лагеря. Значит, документы осели где-то в других архивах. Каких?

По-видимому, в том же неведомом мне архиве вместе с делами политотделов пыляться на полках и подшивки издававшихся на стройке газет. Упоминание о них есть в документах и сорок первого, и пятьдесят второго годов. В довоенный период газета называлась «За новый канал». Скорей всего она была закрытой для массового читателя, поэтому ни в одной библиотеке не нашлось ни одного номера.

Пройдут годы, и кто-то из будущих исследователей все-таки обнаружит в каком-нибудь «совершенно секретном» архиве и документы политотделов, и газеты, издававшиеся этими политотделами, и дополнит написанное мною новыми страницами из жизни заключенных тех лет.

Как строилась воспитательная работа среди заключенных в конце пятидесятых - начале шестидесятых в самом крупном - Белоусовском лагере, контингент которого работал на возведении Волго-Балта, можно узнать из газеты «За трудовые успехи», издававшейся Вологодским областным управлением внутренних дел для пенитенциарных учреждений области. Но именно по этому периоду мне помощь газеты и не нужна. В эти годы культурно-просветительскую работу Белоусовской колонии я знала «изнутри», являясь руководителем лагерного литературного кружка. Работа эта была шефской, никакой оплаты за нее не полагалось. Единственно, на что пришлось согласиться, - так это охрана, которая сопровождала меня обычно от проходной лагеря до комнаты занятий.

Постоянных кружковцев было не больше десятка. Остальные приходили на занятия от случая к случаю, кому как хотелось. По-настоящему одаренных было человека три, в том числе и староста кружка Виктор С.

Он был очень молод. За колючую проволоку угодил чуть ли не сразу после окончания средней школы. Угодил из-за убийства. Защищал честь любимой девушки, не рассчитал силы удара. Срок получил большой - десять лет...

Кроме литературного в колонии работали музыкальный кружок, художественного слова, прикладного искусства, в частности, резьбы по дереву, спортивные секции.

Учреждения культуры взяли шефство над этой колонией. Городской клуб речников подарил ей набор духовых инструментов, а районный Дом культуры снабдил нотами и репертуарными сборниками.

Надо сказать, что областные учреждения культуры бывали иногда в «гостях» у белоусовских заключенных. Очень долго помнился в колонии шефский спектакль областного драматического театра «Наша дочь» с участием заслуженных артистов РСФСР А.Т. Борисовой и В.В. Сафонова.

Еще в 1956 году в колонии была открыта вечерняя школа. Четыре раза в неделю городских учителей, изъявивших желание работать в этой школе, привозили на занятия и отвозили обратно домой. Учебники и школьно-письменные принадлежности выдавались учащимся бесплатно.

Была в лагере и своя библиотека с книжным фондом 3800 экземпляров. По сегодняшним меркам, это, может быть, и немного. Но не нужно забывать, что речь идет о пятидесятых годах, а во-вторых, это же не стационарная, как многие другие, существующие десятилетиям, а всего лишь созданная на те годы, что достраивался Волго-Балт.

Предчувствую, как кто-то из вас, читатели, сейчас готов кинуть в меня камень и с возмущением воскликнуть: «Не приукрашивай! Разве такое могло быть в колонии, да еще в строительной? Нарисовала какую-то идиллию и сама же любит ее».

Нет, дорогой мой читатель, ничего идиллического в этой колонии не было. Как и в любой другой, были здесь и нарушители лагерного режима, и «отказники» (так называли тех заключенных, которые отказывались выходить на работу) - тоже. Просто подобрался здесь коллектив лагерных работников, который видел свою роль не столько в надзирательстве и укрощении людей, преступивших закон, сколько в воспитании их и возвращении обществу. А для этого стремились создать в лагере обстановку, в какой-то мере помогающую быстрее адаптироваться тем, кто выходил на «волю». И насколько позволяли силы и средства, они старались это делать.

Письмо пятое

Читая старые приказы

Я продолжаю листать книги приказов. Из сухих, не всегда даже грамотно выраженных фраз, как мозаичное панно из цветных камешков, вырисовывается общая картина стройки, ее первые дни, первые месяцы.

На Волге, в Куйбышевe (ныне Самара) консервируется строительство гидроузла. Почему? Гадать не берусь. Людей с

обжитой, обустроенной территории перебрасывают за тысячу верст на север. Здесь будущая стройка не имеет еще даже официального названия. В приказах она именуется то Онежстроем, то Особым строительством. Наконец, в октябре 1940 года она обретает официальный статус - «Вытегорстрой».

Люди прибывают на пустое место. Живут в палатках и строят жилье. Для себя. И для тех, кто прибудет позже. Приближается зима. Задача - к началу сильных морозов перевести всех под настоящую крышу. Девиз один - скорей, скорей. Из прибывающих отбирают плотников, печников, кровельщиков, штукатуров. Но их мало... Подготовку по этим специальностям организовали прямо на рабочих местах.

В декабре весь прибывающий контингент размещают на шести участках вдоль будущей трассы канала. Строительные подразделения получили названия районов (1-й район, 2-й и т. д.). Первый район находится в четырех километрах от Вытегры, а шестой обустраивается у села Верхний Рубеж, на водораздельном участке.

В конце ноября был организован еще один стройрайон - седьмой - с центром в Оште. У него особая задача: к середине апреля сорок первого этот коллектив должен построить линию электропередач от станции Свирь-III до села Карданга Вытегорского района. Этот стройучасток укомплектовали бесконвойными заключенными, потому что организовать охрану на многокилометровой лесной трассе, где люди работают небольшими бригадами, практически невозможно.

В те годы Вытегорский район не был электрифицирован. Маленькая, всего на 160 киловатт мощности гидростанция, построенная в 1927 году на плотине между первым и вторым шлюзами Мариинки, не обеспечивала энергией даже самые насущные нужды речников. Поэтому ЛЭП-110 считалась одним из самых важных объектов первоначального периода строительства. Заявки этого участка должны были выполняться неукоснительно.

Остальные районы вели подготовку к будущему году. Сорок первый должен был стать годом начала интенсивных строительных работ по всей трассе, ведь сроки строительства, по примеру Бел-Балта, были предельно сжатые: навигацию сорок третьего предполагалось открывать уже по новому каналу. Первоначально в план сорок первого года «Вытегорстрой» было заложено 228 миллионов рублей, позднее эта сумма была увеличена до 350 млн.

Однако вернемся в сороковой. Три проблемы решались в эти последние месяцы предвоенного года: жилье, электроэнергия, дороги.

Жилье, пусть и временное, пусть и барачного типа, оно же требовало лесоматериалов. А еще нужны были дрова для отопления жилья и всех производственно-бытовых помещений. Кроме строительного леса и дров, заготавливаемых собственными силами, «Вытегорстрой» получал древесину и от государственных лесозаготовительных предприятий. На него «работали» - Вытегорский, Оштинский, Шальский (Карелия), Белоручейский, Рубежский и Ковжинский леспромхозы и Рубежский, Ковжинский, Шольский (Вологодская область) и Кемский лесозаводы.

В отличие от Беломоро-Балтийского канала, который был сооружен в основном с помощью топора и кирки, лопаты и грабарки, на Волго-Балте изначально предусматривалась широкая механизация работ. В декабре на станцию Свирь-Н для «Вытегорстроя» поступили два десятка экскаваторов, трактора, скреперы, автотранспорт, в том числе и самосвальный, даже импортный земснаряд «Эри». Часть этой техники могла следовать в Вытегру своим ходом. Остальную предстояло перевозить в разобранном виде.

Кроме механизмов, нужно было завезти большое количество продовольствия, горючего, цемента, других строительных материалов, железнодорожные рельсы (первоначальный проект Волго-Балта предусматривал типовую железнодорожную ветку Лодейное поле - Вытегра, а также узкоколейные подъездные пути в котлованах шлюзов), гидротехническое оборудование.

Со всей остротой встала проблема дорог. Единственная связующая Вытегру с внешним миром нить - шоссе (если вообще правомерно было ее так называть) дорога Вытегра - Лодейное поле. Я понимаю, читатель, что вы в уме держите: как это единственная? А Маринка?

На ее долю тоже останется. И немало. За период будущей навигации по ней предстоит доставить полтора миллиона тонн грузов. А пока речь конкретно о зимних месяцах 40-41-го. Навигация уже закрыта. До следующей - добрых полгода. А грузы нужны сейчас, немедленно. Потому и обращены все взоры на эту дорогу. Потому и называют ее «главным жизненным нервом» стройки. А этот «главный жизненный нерв» в таком состоянии, что говорить о переброске многих тысяч

тонн грузов, по меньшей мере, несерьезно.

Эта дорога чем-то напоминала саму Мариинку, реконструировать которую предстояло строителям. Столько подъемов и спусков, порой головокружительных, столько крутых поворотов, что скорость передвижения по ней не превышала 30 - 40 километров в час. Если водителю удавалось преодолеть это расстояние (почти 250 километров) за пять часов, то это считалось верхом профессионализма и удачи, а так на рейс уходило часов по восемь, в распутицу - и того больше. Положение усугубляли многочисленные деревянные мосты и мостики, не способные выдержать большегрузный транспорт.

Все это заставило руководство стройки всерьез заняться этой дорогой, и прежде всего - укреплением мостов. Создали специальную дорожно-эксплуатационную службу, подчинив ее первому строительному району.

Когда в марте сорок первого на нескольких тракторных санях без аварий и поломок, и даже на сутки раньше графика перевезли первый экскаватор, группе механизаторов-заключенных (десять человек) выдали денежную премию, а старшему механику и механику (из вольнонаемных) объявили благодарность с занесением в трудовую книжку.

Говорят, лиха беда начало. А поскольку начало оказалось удачным, то снарядили разом целый санно-тракторный поезд за следующими экскаваторами. И все же, как ни спешили с их перевозкой, создалась угроза, что в начавшуюся апрельскую распутицу два последних, так необходимых стройке механизма застрянут где-нибудь на полпути к Вытегре. Но благодаря упорству людей, хоть и с большими трудностями, и их доставили на место.

Поскольку первые экскаваторы и другую технику удалось перебросить не стройку еще в марте, то к земляным работам приступили тоже в марте, а в апреле «землей» занимались уже на всей трассе. Больше всего механизмов сосредоточили в котлованах первого и второго шлюзов и на отсыпке железнодорожного полотна. За первым стройрайоном закрепили, например, 89 автомашин самого разного назначения. Правда, наличие автомашин не исключало применение и конно-ручного труда, особенно на выемке и вывозке грунта.

Чтобы вы, читатель, получили некоторое представление о масштабах развернувшихся земляных работ, я назову только одну цифру: на этих работах было занято более тысячи лоша-

дей. Стремясь ускорить подготовку котлована, в четвертом стройрайоне даже объявили конкурс на лучшую грабарку*.

В весенние месяцы на стройку поступают новые партии спецконтингента, численность которого к июлю составит почти 35 тысяч человек. Опять не хватает жилья. Размещают в палатках. Одновременно прибывает большое количество инженеров и техников. Появились даже машинисты паровозов. Правда, использовать их по назначению пока нет возможности, поскольку на стройке нет еще и самих паровозов. Железнодорожники на время стали монтажниками по сборке экскаваторов.

С мая на всех объектах вводится суточный график работ.

В это время тень второй мировой войны уже зловеще висела над страной. Но на строительстве или не верили в ее реальную возможность, или под влиянием идеологического гипноза, внушавшего людям, что война, если и возникнет, быстро переместится на чужие территории, надеялись, что она будет стремительной и короткой. Песенку «Красная Армия всех сильней» не только знала, но и распевала вся страна. Только этим можно объяснить тот факт, что за месяц до начала войны отдельным специалистам предоставлялся отпуск для поездки за семьей. А старший механик экскаваторных работ 6-го стройрайона А.М. Гагарин получил такой отпуск 9 июня.

Уже шла война, уже рвались бомбы над нашими городами, а отделы кадров стройрайонов еще 30 июня принимали людей на работу. А восемь дней спустя уже началась отправка семей сотрудников стройки, ушедших на фронт. Отправляли их по Марининской системе в брандвахтах к прежнему месту жительства - в Куйбышев.

9 июля издается приказ о консервации строительства. Консервация была неизбежной, поскольку 22 июня Президиум Верховного Совета СССР объявил о введении военного положения в 25 регионах страны, в том числе и в Вологодской области. Это означало (в числе целого ряда мероприятий) и эвакуацию заключенных из тюрем, из лагерей, и как следствие - прекращение строительства большинства объектов в этих регионах.

Можно быстро отправить на фронт большинство работавших на стройке офицеров, сдать армии тысячное поголовье лошадей, даже сравнительно быстро отправить к прежнему

* Особого рода тачка с узким ящиком, которой пользовались землекопы для отвозки грунта из котлована.

месту жительства семьи ушедших на фронт. Но как быстро собрать и отправить размещенные по всей трассе материальные ценности, коих на стройке уже на многие миллионы рублей? Как эвакуировать 35 тысяч спецконтингента?

Часть заключенных этапировали в Ягринлаг Молотовской (ныне Пермской) области. Но большая часть всего контингента, выведенного из Вытегорского и ближайших к Вытегре лаготделений, в ожидании эвакуации была сконцентрирована в четвертом, пятом и шестом стройрайонах (близ Марково, Деятин и Верхнего Рубежа).

Концентрация огромного количества людей на небольшой территории сразу вызвала повышенную их заболеваемость. Если в апреле медицинской службе лагерей удалось быстро справиться и не дать распространиться такой страшной болезни, как сыпной тиф, то в августе и сентябре медицинские работники, ряды которых в связи с войной тоже заметно поредели, оказались бессильны перед все возрастающей заболеваемостью заключенных. Особенно много жизней унесла пеллагра.

«Что за болезнь?» - мысленно спрашиваете вы, прочитав эти строки. Ваше недоумение вполне объяснимо. Не только вы, но и ваши родители, ваши дедушки и бабушки слыхом не слыхивали о пеллагре.

Все так. Болезнь, практически неведомая россиянам в последнем столетии. Между тем, это очень тяжелый недуг, вызываемый недостаточным поступлением в организм никотиновой кислоты (не путать с табачным никотином), называемой еще витамином РР. Заболевание, вызываемое только питанием. Для его лечения применяется специальная белковая (без хлеба) диета. В нее входят говяжьи печень и почки, нежирное мясо, пропущенное через мясорубку (не менее 200 г в день), мясной бульон, 2-3 яйца всмятку, молочные продукты (творог, кефир, простокваша).

Как вы понимаете, ничего подобного даже в мирные времена заключенные в лазаретах не получали, что уж говорить о военном времени. Естественно, резко возросла смертность. Цифры для сравнения: в первой половине августа в четвертом стройрайоне умерло 27 человек (от пеллагры - 13), в сентябре в этом же лаготделении (здесь было сконцентрировано 9359 человек) - 284 человека, причем от пеллагры - 242.

Общегулаговская статистика утверждает, что самая высокая смертность среди заключенных в стране была в сорок втором

- сорок третьем годах. В сорок втором, например, процент смертности составил 24,9.

Ни подтвердить, ни опровергнуть данную информацию не могу, потому что в это время заключенных на территории строительных участков Волго-Балта уже не было. Сентябрьский медицинский бюллетень, который мне удалось обнаружить, последний.

Спецконтингент все-таки сумели вывести в глубинные области страны. А вот материальные ценности... Какое-то количество механизмов отправили по Мариинке сразу. Что-то передали армии. Но большая часть техники и других строительных материалов и в сорок втором году была еще на строительных площадках. Экскаваторы направили «Волгострою». Более чем на 6 миллионов рублей всевозможных ценностей было передано различным организациям, в том числе - колхозам Вытегорского района и 368-й стрелковой дивизии, стоявшей с апреля 1942-го по июнь 1944 года на Оштинских рубежах.

И все же к концу 1942 года на бывших строительных площадках оставалось еще различных материальных ценностей на 45421 рубль. В следующем году была предпринята попытка сконцентрировать эти ценности более компактно. Но комендатура «Вытегорстроя», оставленная для консервации и охраны невывезенного оборудования, механизмов и материалов, была слишком малочисленна для такой работы. Что могли сделать семь десятков человек, в основном женщин, престарелых мужчин и инвалидов? И тем не менее, кое-что даже еще в сорок третьем было отправлено. Локомобили - в Новосибирск и Петропавловск. Рельсы, крепления, фасонные металлические части - Челябинскому «Металлургстрою». До Череповца все это отправлялось водным путем.

Однако немало еще оставалось и на месте.

Среди приказов комендатуры ликвидкома «Вытегорстроя» НКВД СССР (таково было ее полное название) интерес вызывает документ, датированный 19 февраля 1943 года. С небольшими грамматическими и стилистическими поправками привожу его целиком.

«В срок до 1 марта с/г со всех лагерных участков, находящихся на территории 4-го района, свезти в кладовую все товарно-материальные ценности, как-то: кровати, столы, скамейки, умывальники и прочее.... Кроме того, товарищам Игнатьеву и Попову проверить в каждом бараке и в других помещениях

летние и зимние рамы, установить точный процент остекления, и все излишние рамы также свезти в кладовую.

Все бараки и прочие строения законсервировать.

Оформить актом троса, кровельное железо, толь, олифу, суррогатные ботинки - утильные, с указанием точного количества, а не условно, как это указано в акте, составленном комиссией.

Для работы привлечь всю пожарно-сторожевую охрану участков, учитывая, что последняя не имеет полной загрузки.

Закончить к 28 февраля с полной документацией для сдачи в бухгалтерию.

Начальник ликвидкома комендатуры «Вытегорстроя» Федоров».

К этому приказу мне остается добавить, что транспортным средством у комендатуры была... одна лошадь.

Импортный земснаряд «Эри» так в те годы и оставался в Вытегре, охраняемый одним шкипером. Послевоенная судьба его неизвестна. Ни в каких других просмотренных мною документах он больше не упоминается. До самой расконсервации оставались на месте рельсы узкой колен, копровые бабы и некоторое другое строительное оборудование.

Замечу попутно, что консервация, продолжавшаяся практически до сорок восьмого года, обошлась государству в кругленькую сумму. К сожалению, общего подсчета затрат мне найти не удалось, но некоторые разрозненные сведения, приводимые в документах комендатуры, дают какое-то представление о финансовых издержках. В сорок третьем году на работы по консервации было затрачено 255588 рублей. В августе сорок пятого расходы комендатуры составили 115539 рублей. В сорок шестом за весь год была израсходована 181 тысяча рублей.

К этим суммам нужно добавить еще средства, потраченные потом на восстановление того, что, несмотря на декларированную охрану, было разрушено, разбито, разворовано или просто погибло за шесть с половиной лет.

С первого сентября 1947 года Совет Министров СССР принимает постановление о возобновлении строительства Волго-Балта. Сроки определены так: завершить строительство в 1953 году, в эксплуатацию канал ввести с началом навигации 1954 года.

Ориентировочная стоимость строительства - 2 миллиарда 200 миллионов рублей.

Три ближайших (1948-й, 1949-й и даже 1950-й) года рас-

сматривались, по-видимому, как подготовительные, потому что финансирование в это время было самое минимальное. На сорок восьмой, например, было выделено всего 24 миллиона, а фактически было израсходовано немногим более 20,5 миллиона.

Основную рабочую силу, как и в довоенные годы, должен был составлять спецконтингент. К ноябрю сорок восьмого на стройке было уже 3536 человек заключенных. По количеству этого было почти достаточно (92%) на тот объем работы, который был запланирован на сорок восьмой год. А вот по «качеству» эта рабочая сила не отвечала предъявляемым к строителям требованиям. Качественный расклад выглядел так: рабочих, способных выполнять любой физический труд, - всего 73 человека (2%). Средней тяжести труд был разрешен 1343 человекам (38%). Остальным 60 процентам администрация стройки обязана была предоставить легкий и индивидуальный физический труд. Что это мог быть за труд? Починка обуви и обмундирования, мытье посуды? Изготовление штукатурной дранки? Некоторых научили даже плести корзины. Всем этим можно было занять сотню-другую человек. А к какой работе пристроить остальных?

Такая классификация рабочей силы, введенная в эти годы в лагерях, очень сказывалась на производительности труда. Где работу мог бы выполнить один человек, приходилось ставить двоих. Отсюда и частичное удорожание работ.

В сорок восьмом году «Вытеграгидрострой» (таково было теперь название) занимался в основном восстановлением и строительством жилья, дорог, разных производственно-бытовых помещений, вплоть до водохранилищ, конюшен и конемоек. Строили все ту же высоковольтную линию электропередач от станции Свирь-III (только теперь до Белоусово), которую в сорок первом так и не завершили. Монтировали стационарные дизельные электростанции. В общем, все начинали сначала.

Опять очень остро встает проблема подготовки рабочих массовых профессий. На стройке ждут поступления новых машин. Ускорит ли это работу, если имеющиеся 34 автомашины невозможно использовать в две смены: не хватает шоферов. А недостаток автотранспорта сдерживает работы на всех участках. Поэтому в срочном порядке организуются курсы водителей.

Свои требования к строителям предъявляет и город. «Вы ездите по нашим городским улицам, так извольте их содержать в нормальном проезжем состоянии. Вы строите много

жилья. Для спецконтингента - бараки-временки. Это понятно. Стройка закончится - и они больше не нужны. А вот для работников управления, для семейных вольнонаемных, будьте любезны, стройте не юрты, которые никак не могут стать украшением города, а нормальные дома-коттеджи, чтобы после вашего ухода город мог воспользоваться этим жильем. Запроектированные вами клуб, баня, пожарное депо разместите тоже так, чтобы они потом служили городу»...

Возглавивший с августа сорок восьмого года стройку генерал-майор Андрей Васильевич Шамарин считал такое требование Вытегорского городского Совета правомерным. Действительно, строители уйдут, а городу жить и развиваться. И на отведенной под застройку территории в заречной части города проектируется целый микрорайон из одно- и двухэтажных коттеджей.

Жилье, дороги, артезианские скважины и водонапорные башни - все нужно, все требует его, начальника стройки, внимания. Но главным для себя он считает организацию труда на строительстве и укрепление дисциплины.

Подводя итог сделанному в сорок восьмом и отметив некоторые, весьма скромные, но все-таки уже достигнутые успехи, генерал не перестает убеждать своих подчиненных: чтобы выполнить производственные планы, чтобы осуществить ту программу, что заложена на сорок девятый, необходимо, во-первых, закрепить бригады рабочих за объектами и ни в коем случае не перебрасывать их с участка на участок, как кому вздумается. Во-вторых, бригады должны знать, чем они будут заниматься не только сию минуту, но и завтра, и через неделю. Для этого нужно вводить аккордные наряды и регулярно подводить итоги сделанного. Такая организация труда и производительность поднимет, и дисциплину укрепит.

В середине марта сорок девятого - первый, уже существенный трудовой успех: в высоковольтную линию Вытегра - третий стройрайон подано напряжение в шесть киловольт. Сооружение линии протяженностью в 15 километров велось в очень трудных условиях. Зима, достаточно суровая и снежная. А главное - недостаток оборудования. Что можно было, изготовляли на месте. Помогли Девятинские судоремонтные мастерские. Линию, как считал генерал, ввели только благодаря самоотверженному труду энергетиков, в том числе и заключенных, и военнопленных, коим всем была объявлена благодарность.

Кстати, уважаемый читатель, я еще не сообщила вам, что в сорок восьмом и сорок девятом годах на строительстве Волго-Балта работали немецкие военнопленные. Среди этого контингента были специалисты разного профиля. Работали пленные топографами, чертежниками, прорабами, инженерами производственно-технического отдела. Были, конечно, и разнорабочие, использовавшиеся на лесоразработках, на строительстве жилья и других объектах.

На исходе весны генерала Шамарина отзывают с Волго-Балта, так и не дав ему осуществить до конца свои замыслы. Он уезжает в республику Коми на помощь тамошним организаторам Особых лагерей, а «Вытеграгидрострой» до осени остается под руководством исполняющего обязанности начальника майора Е.Д. Тунчика.

Не знаю, был ли в этом какой-то злой умысел, или просто так задумывалось, а может, какие скрытые причины приводили к частой смене руководителей стройки, но абсолютно убеждена, что кроме вреда, это делу ничего не приносило.

Судите сами: за шесть лет (48-й - 53-й) до второй консервации сменилось три начальника стройки, а за десять лет после вторичной консервации (55-й - 64-й) их прошло пять. По два года на руководителя. Это в среднем. А в реальности только Л.Л. Андреичев и А.С. Хмельницкий отработали более чем по два года. А скажем, В.И. Кучера и В.С. Рясной и по году полностью не руководили.

Я знала В.С. Рясного (он приехал в последние дни 1960 года, в это время я уже работала в газете) и никоим образом не симпатизировала его методам руководства. Но объективности ради должна сказать, что времени на какие-то коренные изменения в ходе строительства у него просто не было. Есть мудрая русская пословица: лошадей на переправе не меняют. Его же прислали на стройку за несколько месяцев до пуска первых двух гидроузлов.

А между сменой начальников, стройка зачастую по несколько месяцев оставалась на попечении либо исполняющих эту обязанность замов, либо главных инженеров.

Осенью сорок девятого стройку возглавил капитан Кузнецов. Человек на стройке новый, он вынужден был во все вникнуть, знакомиться с тем, что уже было сделано и как сделано до него. Как и его предшественник, он пытается повлиять на ход строительства, на повышение производительности труда.

Но ни структурные изменения, ни проводимые в лагерях слеты ударников, ни даже перевод с 1-го июля 1950 года заключенных на зарплату (это было сделано по всей системе ГУЛАГов все с той же благой целью - повышения производительности труда), заметных сдвигов не дали. Причины все те же: неудовлетворительная организация производства.

В пятидесятом году уже начинаются основные гидротехнические работы на главных объектах: выемка грунта из котлованов шлюзов, земкараваны «Моонзунд» и «Ирбен» ведут дноуглубление на участке между Онежским озером и первым шлюзом. Завозится огромное количество оборудования, металла, других строительных материалов. В августе пятидесятого опять речь о строительстве ЛЭП-110 Свирь-III - Белоусово. Нужна специальная древесина под опоры. И немало - 2 тысячи кубометров. Для заготовки этой древесины создается отдельный строительный участок.

В феврале 1951 года правительство, озабоченное медленными темпами строительства, требует от министерства внутренних дел, в ведении которого находятся ГУЛАГ и основные стройки страны, отчет о ходе работ. Я позволю себе привести две справки, представленные правительству. Справки очень длинные, целиком их приводить здесь нет смысла, тем более, что многое нам уже известно (история строительства, общая характеристика канала и некоторые другие сведения). Но то, что касается хода строительных работ, я переписываю почти дословно. И заведомо прошу вас, читатель, извинить меня за этот тяжеловесный, казенный текст. Я привожу его только ради того, чтобы вы познакомились с подлинным содержанием документов* самого высокого уровня.

«В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года, Министерство внутренних дел СССР докладывает о ходе строительства Волго-Балтийского водного пути.

На строительстве... в первом квартале 1951 года освоено капиталовложений на сумму 6,6 млн. рублей или 129,9% квартального плана. При этом работы производились только в районе Вытегры. По Череповецкому гидроузлу (Шексна) в первом квартале работы не производились и планом на первый квартал капиталовложений не предусматривалось.

* Кокурин А., Моруков Ю. ГУЛАГ: структура и кадры. // ж. Свободная мысль - XXI, 2001 г., №6, с.с. 119 - 122.

В апреле... освоено 9,4 млн. рублей или почти в полтора раза больше, чем в целом за первый квартал.

В январе-апреле работы производились: по выемке грунта из шлюза №1 в Вытегре, по строительству линии электропередачи Свирь-III - Белоусово, жилых помещений, подсобных и других сооружений, связанных с выполнением строительно-монтажных работ. За указанный период сдано в эксплуатацию 2355 квадратных метров жилой площади и на 9749 тыс. рублей разного оборудования.

Для обеспечения строительно-монтажных работ за январь-апрель заготовлено местных строительных материалов: камня и гравия - 7,6 тыс. куб. м, деловой древесины - 39,6 тыс. куб. м и пиломатериалов - 10,1 тыс. куб. м.

Необходимо указать, что развертывание работ по Вытегорскому строительству в настоящее время лимитируется недостатком экскаваторов. На строительстве имеется только четыре экскаватора общей мощностью 2,5 кубометра. Отгруженные поставщиками в конце апреля экскаваторы в количестве 16 штук Министерством речного флота задерживаются отправкой.

На строительстве Череповецкого гидроузла в апреле производились работы, связанные с размещением рабочей силы и работников управления строительства...»

Это строки из доклада 26 мая 1951 года.

Вторая справка, предоставленная в июле 1951 года, более пространна и более подробна. Общие места в ней мною тоже опущены.

«... С начала работ до 1-го июля 1951 года выполнено капитальных работ на сумму 129, 9 млн. рублей, в том числе строительно-монтажных - 70,2 млн. рублей, из них в 1951 году выполнено капитальных работ на сумму 42,5 млн. рублей.

За истекшее время произведено выемки грунта 794,8 тыс. куб. м, построено жилых, бытовых и коммунальных зданий 63 тыс. кв. м, временных жилых и коммунальных зданий 238,2 тыс. кв. м, производственных зданий 206 тыс. кв. м, линии электропередач 6 квт - 23 км и низковольтных сетей 50 км. Построено железнодорожных подъездных путей 3,5 км и автомобильных дорог 37 км.

Постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года объем капитальных работ на 1951 год установлен в сумме 175 млн. рублей и на 1952 год - 600 млн. рублей.

В 1951 году должны быть произведены следующие работы: выемка грунта из каналов и котлованов шлюзов - 3 млн. кубм, укладка бетона и железобетона - 25 тыс. кубм, а также должна быть построена линия электропередачи протяженностью 200 км от гидростанции Свирь-III, подъездные железнодорожные пути - 15 км, автомобильные дороги - 20 км.

Для выполнения работ по строительству Волго-Балтийского водного пути организовано два строительных управления - Вытеграгидрострой и Шекснагидрострой.

В настоящее время развернуты работы по сооружению линий электропередачи 110 квт от ГЭС Свирь-III до с. Белоусово. Заканчивается подготовка к отправке на строительство двух энергопоездов и одного турбогенератора общей мощностью 2750 квт.

Продолжаются земляные работы по выемке из котлованов Вытегорского и Белоусовского шлюзов, а также работы по углублению и расширению подходов каналов к Вытегорскому гидроузлу.

На Вытегорском гидроузле ведутся работы по строительству эксплуатационного поселка, бетонного завода, причалов, складов, а также производится подготовка к приему энергопоездов.

На Белоусовском гидроузле заканчивается строительство лагеря для заключенных на 3000 человек, автобазы, районной механической мастерской, баз материально-технического снабжения, внутриплощадочных автодорог.

... Начаты работы по приведению в проезжее состояние Архангелогородского тракта на участке Лодейное поле - Вытегра, протяженностью 220 км.

До 1951 года строительство Волго-Балтийского водного пути не располагало оборудованием и транспортными средствами для производства основных работ. Вопрос об оснащении строительства был решен постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года, в связи с чем оборудование и транспортные средства начали поступать на строительство во II квартале 1951 года.

На 1 июля 1951 года строительство Волго-Балтийского водного пути располагает следующими основными механизмами и транспортными средствами:

экскаваторов - 28, скреперов емк. 6 кубм. - 9 шт., тракторов С-80 - 35 шт., тракторов КТ-12 - 5 шт., бульдозеров -

11 шт., автомашин грузовых - 250 шт., в том числе самосвалов - 116 шт., станков металлорежущих - 80 шт.»

Опустив несколько повторов в этой справке В.С. Рясного (а именно он, будучи заместителем министра внутренних дел, подписал 1 июля 1951 года эту справку), я невольно опустила и одну очень важную информацию о том, что ЛЭП-110 не могут ввести в эксплуатацию «из-за отсутствия трансформатора мощностью 20 тыс. квт.»

Вот так виделось и оценивалось строительство Волго-Балта из Москвы.

Ну, а на месте в это время в ожидании еще большего поступления техники массовым порядком готовили кадры механизаторов, электросварщиков, даже машинистов-турбинистов для обслуживания энергопоездов.

Настоящей «головной болью» для руководства стройки оставалась все та же ЛЭП. И не только из-за отсутствия нужного трансформатора. На трассе ее была масса и других проблем. Этот участок считался в прорыве. Чтобы как-то помочь ему, управление строительства выделяет дополнительно 110 человек заключенных-женщин для развозки деталей по пикетам, копки котлованов и антисептирования опор. А еще 60 человек бесконвойных мужчин - на установку опор в прорабствах Кивсельга и Часовенская. Выделен и дополнительный транспорт - 10 лошадей с повозками.

Техники в это время на строительстве уже много. А там, где чего-то много, уже не жди бережного отношения к имеющемуся...

Написала эти строки и сразу возникла аналогия с сегодняшним днем. Мы, россияне, твердо убеждены: у нас неистощимые запасы леса. А потому - зачем его беречь? Рубим, где хотим и сколько хотим, уничтожая молодую поросль; не остерегаясь жжем костры, бросаем горящие спички и окурки, отчего потом выгорают тысячи гектаров тайги... А тут еще радио передает на днях совершенно непостижимую информацию: на Алтае отдельные «бизнесмены» специально поджигают леса ради обогащения. Оказывается, обгорелый лес после тушения продается прямо на корню по очень низким ценам. Эти ловкачи скупают его, а потом реализуют эту древесину в бедных лесах стран, набивая таким образом свою кошелек... Варварство да и только.

Подобное варварское отношение было у строителей к

поступающей технике. В Вытегорском стройрайоне разгрузили четыре импортных паровых котла прямо в грязь, отдельные детали оказались погнуты, приборы разбиты. Кран-деррик и башенный кран - рядом тоже безнадзорные.

В Белоусовском стройрайоне импортные пятитонные порталы краны выгружались без всяких правил предосторожности. В результате - деформация деталей. Все это под открытым небом, в воде и грязи, так же как и съемные детали экскаваторов (стрелы, ковши, рукоятки). Даже телефонное оборудование (коммутаторы) поставили только под навес, хотя по правилам его нужно было складировать в закрытых помещениях с постоянной температурой...

Эти примеры я взяла из декабрьского приказа начальника стройки Кузнецова, ставшего к тому времени уже майором. Но навести порядок в хранении материалов и оборудования майор Кузнецов уже не успел. Перед самым Новым 1952 годом он был со строительства отозван. На его место 22 января приехал генерал-майор Павлов. Человек требовательный и жесткий, он с первых дней попытался навести порядок в лагерных отделениях и на строительных площадках. От офицерского состава он потребовал внешней подтянутости, строгого выполнения своих обязанностей. Офицер мог угодить на гауптвахту за то, что на участке, где работали заключенные, не оказывалось кипяченой воды для питья. На территориях лагерей появились почтовые ящики, в которые заключенные могли опускать свои жалобы. Их рассматривал прокурор «Вытеграгидростроя». За серьезные провинности офицера могли отстранить от должности (например, прорабской) и дело его передать в офицерский суд чести. А решения этого суда бывали и весьма суровые - от понижения в звании до привлечения к уголовной ответственности.

В нашем с вами сознании, читатель, вряд ли может уложиться такая картина: по дороге из котлована мчатся груженные грунтом самосвалы, обгоняя лошадок, впряженных в грабарки, груженные таким же грунтом. Противоестественно, не правда ли? Но в пятьдесят втором на строительстве Волго-Балта было именно так. Чтобы форсировать земляные работы, стройке, кроме машин, выделили еще 500 лошадей. Были закуплены грабарки, сани, упряжь.

В 1952 году завершились работы на Волго-Доне. Высвободившаяся техника и люди сразу же были направлены на

строительство Волго-Балта. Кстати, начал прибывать не только спецконтингент. 18 августа Президиум Верховного Совета СССР принимает очень любопытный документ (Указ*), по которому 15 тысяч особо отличившихся на строительстве Волго-Донского канала заключенных освобождались досрочно. Но им предписывалось уже как вольнонаемным работать на строительстве Волго-Балта и Главного Туркменского канала.

К началу 1953 года общая численность строителей на Волго-Балте достигла 60 тысяч человек, из них 33720 человек - спецконтингент.

И вполне вероятно, что при такой оснащенности строительства в 1954 году суда уже пошли бы по новому каналу, если б не...

Если б не смерть Сталина, последовавшая 5 марта 1953 года. Уже 21 марта главный идеолог ГУЛАГа Берия направляет письмо в Президиум Совета Министров об изменении строительной программы 1953 года**.

«Вношу предложение, - говорится в письме, - о пересмотре ранее принятых постановлений Совета Министров СССР о строительстве ряда объектов, осуществление которых в ближайшие годы не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства.

Прекращение или ликвидация некоторых объектов строительства целесообразно также вследствие того, что эти стройки требуют расхода значительного количества металла, строительных и других технических материалов, оборудования, а также рабочей силы».

К письму приложен перечень строек, которые, по мнению Берии, необходимо закрыть. Волго-Балт значится третьим в этом перечне. А всего более двадцати наименований строек.

С первого апреля объявляется консервация строительства. В Вытегру приезжает бригада ленинградских проектировщиков во главе с начальником отдела шлюзов А.Г. Ширмановым. Прямо на месте составляется проект консервации объектов. Стержни арматуры, выпущенной из бетона, покрывают антикоррозионными составами, фундаментные бетонные плиты пригружаются грунтом, системы водопонижения демонтируются, котлованы основных сооружений затапливаются.

* Кокурин А., Моруков Ю. ГУЛАГ: структура и кадры. // ж. Свободная мысль - XXI, 2001 г., №6, с. 115.

** Сб. документов. ГУЛАГ (главное управление лагерей). 1918 - 1960. Москва, из-во «Материк», 2000г., с.с. 788 - 789.

Оборудование производственных предприятий снимается и свозится на базы консервации, а техника передается другим строительным организациям.

Так мощнейшая строительная организация одним росчерком пера прекратила свое существование.

Письмо шестое

Два - вместо десяти

На этот раз консервация длилась не столь долго, как первый. Уже 7 января 1955 года создается управление Волгобалтстрой как подрядная организация в составе Главречстроя. В ведении управления - работы на всей трассе от Онежского озера до Череповца.

Однако первые годы деятельности Волгобалтстроя нельзя назвать годами активного строительства. Финансирование мизерное: 250 тысяч рублей. На расконсервирование одного объекта - и то мало. (Замечу в скобках: вторичная расконсервация строительства обошлась государству в 10,3 миллиона рублей). В это время управлению и не планируют большие объемы гидротехнических строительных работ. На пятьдесят пятый год, например, особо выделено окончание строительства ЛЭП-110. Старшим прорабом участка ЛЭП назначен П.Л. Пироговский.

Вообще, при изучении документов этого периода у меня сложилось впечатление, что тогдашнее руководство страны, хоть и согласилось с возобновлением строительства канала, по-прежнему считало его чем-то второстепенным. Приоритетными оставались объекты сельскохозяйственного назначения. Волгобалтстрою вменяется в обязанность в 1955 году начать строительство на территории Вологодской области трех машинно-тракторных станций (МТС) - Андомской, Белозерской и Пришекснинской.

Перепрофилированию подвергся и Шекснинский завод плитоболочек. Вместо плит, ради которых он создавался, которые нужны для облицовки камеры шлюза, он вынужден был начать выпуск железобетонных шпал. Уже в пятьдесят пятом ему предстояло выпустить 40 тысяч штук. Какое отношение имеют шпалы к строительству Волго-Балта (в это время о железнодорожной ветке Лодейное поле - Вытегра речи уже не было), только

одному всевышнему да еще Госплану ведомо. Но коль приказано, выпускать надо.

Видимо, с этими задачами Волгобалтстрой не очень-то справлялся, потому что уже в октябре отозвали начальника стройки В.И. Кучеру. Работа управления была признана неудовлетворительной. В частности, отмечалось, что очень плохо идут дела на втором шлюзе.

Как, дорогой читатель, вы еще не сочли, что у автора не все в порядке с головой, и он запутался в волгобалтовских делах? Нет? Я бы не удивилась, если б такая мысль у вас возникла, потому что и впрямь непонятно, за что же освободили от должности В.И. Кучеру. За то, что никак не удавалось отладить выпуск шпал в Шексне? Или потому, что медленно и плохо строятся МТС, на которые государство выделило полтора миллиона рублей (в шесть раз больше, чем на гидротехнические сооружения!), или потому, что на втором шлюзе царит полный хаос?

Обобщенно, за неудовлетворительную организацию работ. Конкретизировать каждый волен сам в меру своей сообразительности.

Основной акцент сделан на второй шлюз потому, что здесь раньше всего начали расконсервацию. Дела действительно идут плохо. Из месяца в месяц не выполняется то, что планируется. Все усугубляется еще и низким качеством работ. Незадолго до своего ухода со стройки В.И. Кучера отстранил от должности начальника Белоусовского стройучастка В.Ф. Емельянова.

Как часто, листая документы тех лет, думала: ах, если бы очередная смена руководителя способствовала улучшению дела!

Увы!.. В течение пятьдесят шестого года на Белоусовском стройучастке четырежды меняли начальника, трижды - главного инженера, семь(!) раз - старшего прораба и трижды - прораба на строительстве Андомской МТС. Результат? Нулевой...

Не помогли и организационные перестройки, которые провел новый начальник Волгобалтстроя И.В. Митасов.

Чтобы хоть как-то вытащить из прорыва Белоусовский участок, еще в первом квартале пятьдесят шестого года все земляные работы в 62-м канале и дамбе 119 были переданы автотранспортной конторе. Во втором квартале эксплуатацию бетонного завода передали конторе подсобных предприятий.

Реорганизация диктовалась тем, что вольнонаемный состав участка был заменен спецконтингентом, а его использование ограничивалось пределами охраняемой производственной зоны. Теперь ведь лагерная система была совсем иная, нежели в 52-53 гг. Бесконвойные заключенные если и были в Белоусовской колонии, то в очень малом количестве, а на организацию конвойных точек еще не хватало ни средств, ни охраны.

Но и урезанный план Белоусовский участок выполнил только на 94 процента, зато аж на 24 процента «перевыполнил» план по себестоимости работ.

Пришлось в конце года И.В. Митасову писать в главк объяснительную записку

Важнейшую причину неудовлетворительной работы участка начальник стройки видел в неблагоприятных климатических условиях того года.

Что было, то было. Начало 1956 года совпало с сильными морозами и снежными заносами. В третьей декаде января температура воздуха упала до минус 40°, а в некоторые дни опускалась и до -43°. С небольшими перерывами такие морозы держались и всю первую половину февраля. Март тоже начался морозами в 25-27 градусов. Отрицательные температуры держались весь апрель и периодически повторялись до конца мая. Это, естественно, сказалось на земляных и особенно на бетонных работах. В январе-феврале - вообще массовые простои, потому что для спецконтингента дни с морозами в сорок градусов считаются «активированными», то бишь нерабочими.

Летом разверзлись хляби небесные. Дожди полоскали землю денно и нощно. Теперь зачастую простаивал транспорт. А все вместе взятое отложилось на себестоимости. Зимой, например, тепло при бетонировании блоков обходилось по 100 рублей на один кубометр бетона. Сумма баснословная! А летом - сплошь и рядом дополнительные расходы на борьбу с оползнями, на очистку затопливаемых блоков, на содержание дорог.

Свою лепту в удорожание работ внесли и проектировщики. Дело в том, что проекты организации работ поступали в том году с большим опозданием, поэтому строителям приходилось пользоваться либо проектами 1952 года, естественно, безнадежно устаревшими, либо какие-то работы выполнять вообще без всякого проекта, просто по интуиции. Когда же долгожданные чертежи и сметы, наконец, поступали на объекты, оставалось только хвататься за голову и подставлять ее под чувствительные удары критики:

фактические цифры затрат значительно превышали те, что были предусмотрены в сметах.

Это, так сказать, причины объективные, которые не проигнорируешь. А субъективные? Их разве не было?

Когда какие-то проблемы оказываются как бы запрограммированными извне, то всегда можно найти способ, чтобы оправдать собственные упущения. Сметы поступают с опозданием, так о каком экономическом анализе работ можно вести речь? Нет возможности проводить экономический анализ, так можно и наряды оформлять кое-как... Так выстраивается цепочка, и поди разберись, какое звено тут объективное, а какое зависит от исполнителей.

А как оценивают положение дел на стройке рабочие?

Чтобы узнать их мнение, И.В. Митасов решил в последние дни перед новым 1957 годом провести собрание механизаторов.

Очень жаль, что сухие строки документов не отражают личностного, эмоционального восприятия событий, явлений, высказываемой критики. О том, с каким настроением и с какими мыслями покидал начальник стройки собрание, можно только догадываться. В высказываниях экскаваторщиков, трактористов, шоферов ссылок и сетований на климатические условия не было. Их многочисленные «почему?» отражали только организацию труда на участке и были обращены конкретно к нему, начальнику, к главному инженеру управления М.З. Гусинскому, начальнику Белоусовского стройучастка В.С. Закревскому.

Почему у водителей нет пропусков в охраняемую производственную зону? Из-за этого машины подолгу простаивают у контрольно-пропускного пункта.

Почему в Новинкинской автобазе слесари не обеспечены необходимым инструментом?

Почему плохо работает учетно-диспетчерская служба?

Почему медленно ремонтируется столовая? После смены людям негде покушать.

Почему плохо работают нормировщики? Механизаторы не знают, какой объем работы они должны выполнить за смену и сколько эта работа будет стоить.

Почему инженерно-технические работники позволяют себе бестактность и грубость по отношению к рабочим?

Читая этот документ, я насчитала около двух десятков таких «почему?»

После них уже совсем в ином свете видятся и невыполнение плановых заданий, и перерасход средств. И уже не кажется необъективной неудовлетворительная оценка, которую и за 1956 год вынесли Волгобалтстрою. А пятьдесят седьмой, предупреждает главк, будет нелегким. Финансирование возрастает до 25 миллионов рублей (в сто раз!), потому что этот год рассматривается как стартовый перед пятьдесят восьмым, когда работы на двух пусковых гидроузлах должны развернуться полным ходом. Именно в пятьдесят седьмом предстоит завершить, наконец, строительство и сдать в эксплуатацию ЛЭП-110, полностью расконсервировать Вытегорский гидроузел, восстановить Вытегорский бетонный завод. Размах предстоящих работ потребует увеличения коллектива, как минимум, на тысячу рабочих. Рассчитывать на такой приток вольнонаемных не придется. Поэтому срочно нужно восстановить бывший Ребовский лагерь, чтобы принять спецконтингент. И самое главное - подготовить большое количество рабочих массовых профессий, как из числа спецконтингента, так и из вольнонаемных.

7 января И.В. Митасов издает весьма и весьма объемный приказ (таких многостраничных документов, кроме годовых отчетов, разумеется, еще не бывало, пожалуй, в минувшие годы), где скрупулезно, по каждому объекту расписано, что и в какие сроки предстоит сделать коллективу строителей в наступившем году.

Белоусовский строительно-монтажный участок, видимо, был настоящей «головной болью» начальника стройки. Он продолжает «разгружать» его. Жилье и другие помещения, которые находились в ведении участка, передаются жилищно-коммунальной конторе стройки. Прорабство Андомской МТС управление строительства взяло на себя. Достройка Новинкинского завода плит-оболочек, Севастьяновского карьера, строительство причалов и ряда других объектов переходят к конторе подсобных предприятий (КПП).

У Белоусовского участка остаются только гидротехнические объекты. И тем не менее отставание ликвидировать никак не удается.

Воскресенье 28 июля на гидроузле объявляется рабочим днем. Объяви руководство в этот день просто воскресник, кто-то пришел бы, а кто-то предпочел бы отдыхать. А рабочий день - это обязательно для всех. (Забегая несколько вперед, скажу, что ни в пятьдесят седьмом, ни в последующие годы

преодолеть отставание Белоусовский участок так и не смог).

А в это время на Вытегорском гидроузле начинается укладка бетона. Маленькая, но все-таки уже победа. Удалось доказать также, что Шекснинский завод плит-оболочек не должен заниматься шпалами. У него другое назначение. Если б еще удалось навести порядок в хранении материалов! Проводятся проверки, пишутся грозные приказы, а оборудование и механизмы, особенно механизмы, как сгружались куда попало, так и продолжают сгружаться. Выйдет очередной приказ, что-то будет убрано, перенесено под крышу или на специальную площадку. Но поступит новая партия грузов, ее ждет та же участь быть сваленной, как придется.

Увидеть какие-то весомые результаты своих усилий И.В. Митасову, как и его предшественнику, не удалось. В последних числах декабря 1957 года его сменяет Л.Л. Андреев.

Познакомившись с обстановкой, новый начальник стройки объявляет войну всем формам брака в работе: от несоответствия техническим условиям выдаваемого заводом бетона до не вовремя и неряшливо оформленных нарядов.

Особенно много отступлений от технических условий, переделок из-за брака обнаружено на Белоусовском гидроузле, в частности, на шлюзе. Начали искать истоки брака. Оказалось, что основным «поставщиком» его является Белоусовский бетонный завод.

Это он регулярно выдавал некондиционный бетон, не соответствующий заказу участка. Из-за того, что на заводе не работают водяные дозаторы, воду заливали «на глазок». Примерно так же использовалась и сульфитно-спиртовая барда. Случалось, выдавали заказчику бетон, в котором отсутствовал один из обязательных компонентов - цемент, песок или гравий. Не соблюдался и температурный режим.

Понимая, что одним наказанием виновных дела не поправишь (да и на каких весах взвесить, кто больше виновен - рабочие и мастера завода, выдавшие такую продукцию, или мастера и прорабы шлюза, принявшие ее), новый начальник стройки приказал провести во всех подразделениях специальные занятия с рабочими, инженерно-техническими работниками, лаборантами по изучению технологии приготовления бетона.

Уйму брака и недоделок обнаружили и на Андомской МТС. Коробки дверных проемов и те не сумели поставить точно

по вертикали. Пришлось старшему прорабу первого шлюза П.Л. Пироговскому ехать туда и заниматься недоделками, чтобы стройка могла поскорее избавиться от этого объекта.

Итак, девиз нового начальника стройки - качество, качество и еще раз качество! Во всем!

Если в пятьдесят шестом рабочие задавали свои «почему?» тогдашнему начальнику стройки, то теперь пришел черед начальника стройки спрашивать у своих непосредственных подчиненных:

Почему до сих пор не созданы комплексные бригады рабочих?

Почему до сих пор не введены аккордные наряды?

Почему на строительных участках не проводится экономический анализ деятельности?

Но там, где годами царила безалаберность, бесконтрольность, трудно в одночасье переломить ситуацию. Еще дважды в том году руководство стройки вынуждено было заниматься Белоусовским стройучастком. И все по тем же проблемам: качество бетонных работ, аккордные наряды, комплексные бригады.

Мне бы очень не хотелось, дорогой читатель, чтобы у вас сложилось впечатление, будто на других объектах так уж все идеально было с качеством. Так не бывает. Особенно в строительстве. Если даже сегодня, в двадцать первом веке, при столь высоких и совершенных технологиях вы то и дело слышите о катастрофических сбоях, то что уж говорить о прошлом.

Я понимаю, вы можете мне возразить: а как же в течение веков и даже тысячелетий сохранились некоторые сооружения, в частности, храмы? Не будем забывать, что в те времена использовались иные строительные материалы. В наше время никому и в голову не придет использовать вместо цемента куриные яйца, как это делалось при возведении фундаментов некоторых храмов. (Подчеркиваю, так утверждают дошедшие до нас предания).

А выделила я Белоусовский участок только потому, что здесь брак в работе случался чаще и в больших масштабах.

Изучив досконально те объемы, которые предстояло выполнить в пятьдесят восьмом, и то, что планировалось Волгобалтстрою на пятьдесят девятый, Л.Л. Андреичев запрашивает у главка большое количество техники, особенно самосвалов (100

единиц разных марок). Мотивирует он свое требование тем, что имеющиеся механизмы сильно изношены и находятся больше в ремонте, чем в работе.

В этом не было никакого лукавства. Новую технику, которую в 1952 году выделил Главгидроволгобалтстрой МВД СССР, при консервации в 1953 году у Волгобалтстроя изъяли и передали на другие стройки. В то же время все, что поступало с Волго-Дона, вытегорских строителей обязали принять на свой баланс. Вот и получилось, что по документам у Волгобалтстроя техники много, а фактически работать нечем, потому что имеющиеся механизмы только на то и годились, чтобы сдать их в металлолом.

Кажется, не было на строительстве такого начальника управления, который не провел бы какой-то реорганизации. На Шексне это происходило реже. Во-первых, потому что этот участок довольно долго был самостоятельным (его слили с Вытеграгидростроем только в 1952 году), во-вторых, он не на глазах, далеко, туда не каждый день доберешься. Зато на северном склоне организационные перестройки следовали одна за другой.

В пятьдесят восьмом к двум имеющимся стройучасткам (Белоусовскому и Шекснинскому) Л.Л. Андреев создает еще два - Вытегорский и Новинкинский. По профилю они были разные. Вытегорский и Белоусовский должны заниматься шлюзами и водосбросами. Кстати, 31-й и 32-й водосбросы являются одновременно и небольшими электростанциями. Это, естественно, отложило свой отпечаток на их сооружении, создав дополнительные сложности.

Новинкинскому стройучастку передавались все объемы земляных работ на этих участках: выемка грунта из каналов, отсыпка пазух у железобетонных сооружений, отсыпка плотин и дамб.

Насколько целесообразна была такая реорганизация, не мне судить. Я не строитель. Оценивать - прерогатива специалистов. Я лишь констатирую факт.

Реорганизация ли помогла, усилившийся контроль способствовал или уже имевшийся некоторый задел сказался, а скорее всего - все вместе взятое, только итоги пятьдесят восьмого оказались более обнадеживающими, чем предыдущие. Общий план (так называемый генподряд) даже перевыполнили. Субподрядчики, в частности гидромеханизаторы, помогли. А то, что должны были сделать собственными силами, не дотянули, но только чуть-чуть, на 1,8 процента.

Следующий год принес еще более ощутимые результаты: строительно-монтажных работ в 1969 году выполнили в полтора раза больше, чем в предыдущем. Значительно возросли объемы по бетону. Правда, перевыполнил план по бетону только Вытегорский гидроузел. Сказалась жесткая требовательность старшего прораба шлюза. Когда весной темпы укладки бетона начали заметно падать, Петр Леонтьевич, помимо ежедневных увещаний, обратился к заключенным через издававшуюся для них газету «За трудовые успехи». Напомнил, что до пуска первых гидроузлов (а это - начало навигации 1961 года) остается все меньше времени. Отметил хорошую работу первой, шестой и восьмой бригад. Но вместе с тем сообщил, что большинство бригад, закрепленных за первым шлюзом, свои производственные нормы не выполняют. А «совет коллектива колонии, - пишет Пироговский, - не в состоянии положительно влиять на укрепление производственной дисциплины среди строительных бригад. Все это привело к тому, что майский план по укладке бетона в шлюз №1 не выполнен, несмотря на исключительно благоприятные метеорологические условия».

Пытаясь как-то воздействовать на заключенных, Пироговский в то же время все большую ставку делает на вольнонаемных рабочих. А в конце года, когда начался приток молодежи, на первом шлюзе отказались вообще от услуг спецконтингента.

(В порядке отступления. Ребовский лагерь ни в 58-м, ни в 59-м году так и не восстановили, поскольку дополнительных заключенных уже не требовалось, а в 61-м его начали восстанавливать под молодежные общежития).

Общую более или менее благополучную картину итогов пятьдесят девятого года портили показатели Новинкинского участка, который безнадежно провалил свою программу.

Причин для оправданий нашлось превеликое множество: и автотранспорта не хватает, и землеройная техника часто выходит из строя, и ремонтная база слабая, и в прорабствах не хватает инженеров и техников... В общем, в шестидесятый год Волгобалтстрой вступал с огромным отставанием по земляным работам. А год этот, между прочим, особый. Осенью предстоит дважды перекрыть реку Вытегру. Значит, все сооружения, на которых завязано перекрытие, - дамбы (их шесть), две плотины и два водосброса - надо довести до тех отметок, которые позволили бы это сделать. Но о каких отметках речь, если в

мае (заметим: перекрытие - в октябре) к сооружению некоторых объектов еще и не приступали.

Управление стройки разрабатывает перечень мероприятий по форсированию работ на 31-м водосбросе и 11-й плотине. Несколько дней спустя - новый документ. На этот раз конкретно о геодезических работах. Все на той же одиннадцатой плотине, потому что при проверке выявлено такое, что и в голове не укладывается. Центральную ось будущего тела плотины обозначили, а дальнейшую разметку контуров не сделали. Отсыпку начали. В результате песок сваливается за пределы границ сооружения, засыпаются будущие выемки дренажного устройства. Потом этот песок придется перемещать и убирать. Прямо-таки мартышкин труд.

Общая нарастающая тревога за дела пусковых объектов передалась и районной газете. У Волгобалтстроя своей многотиражки еще нет (она появится с приходом последнего начальника стройки А.С. Хмельницкого в 1962 году), поэтому вся нагрузка по освещению строительных дел легла на районку. От меня потребовали материалы почти в каждый номер, а то и отводили целые страницы. Страница районной газеты того времени - это всего лишь половина газеты большого формата, но поскольку готовить ее приходилось мне одной (пишущих сотрудников в ту пору в редакциях вместе с редактором - 6-7 человек, не более), то работать приходилось напряженно, частенько прибавляя к дневному времени еще несколько ночных часов. Ведь готовить приходилось не только свои корреспонденции и зарисовки, но и авторские - материалы за подписью рабочих, мастеров, прорабов.

Зато сейчас блокноты и публикации помогают мне с максимальной точностью восстанавливать события тех лет.

В первых числах августа публикуется коллективная корреспонденция о делах на 31-м водосбросе. Ее содержание буквально вопиет: отставание по земляным работам все нарастает! На все SOS, подаваемые с водосброса, руководство Новинкинского управления (участки были переименованы в управления) не реагирует. Что делать коллективу прорабства? Приходится вынимать грунт вручную. Лопатой! И там, где бульдозер затратил бы всего несколько часов, рабочие на выемке земли у нижней левой подпорной стенки затратили 150 человеко-дней.

Если и дальше так пойдет, то перекрытие можно будет осуществить только через год.

Все понимают: так дальше продолжаться не может. И когда до перекрытия остаются уже считанные дни, на плотины и водосбросы стягиваются десятки механизмов. С других объектов перебрасываются сюда люди. Начинается тот темп работ, который острые на язык журналисты сравнивают со штурмом. Предельное напряжение всех физических и моральных сил, работа - сутками, но в конечном итоге, пусть и с опозданием, но цель достигнута: 17 октября 1960 года река Вытегра перекрыта в районе Вытегорского гидроузла, 19 октября - у Белоусовского.

Теперь отступлений уже никаких быть не может. 10 шлюзов старой Мариинской системы выключены из водной трассы. Весной, при наполнении Вытегорского и Белоусовского водохранилищ они навсегда уйдут под воду. Навигацию можно будет открывать только через новые шлюзы. А там еще такие большие объемы бетонных и земляных работ! К монтажу оборудования и не приступали. Да оно не все еще и доставлено на стройку. Справится ли с этими задачами коллектив при том уровне руководства, который сложился на стройке?

Не смея рисковать, главк снова меняет начальника Волгобалтстроя. Буквально перед самым новым, 1961 годом дела принимает В.С. Рясной, человек, который хорошо знал стройку еще в начале пятидесятых годов. Будучи заместителем министра внутренних дел, в числе других строек он курировал и Волго-Балт. Но одно дело курировать, «указывать», даже, по возможности, помогать, другое - самому непосредственно руководить работами.

Начинает свою деятельность новый начальник опять... с организационной перестройки. Земляные работы передаются под начало тем строительным управлениям, на территории которых они ведутся. Новинкинское СМУ превращается в обычное, такое же, как и все остальные, управление. Бывший его начальник Н.В. Дьяковский может, наконец, облегченно вздохнуть. Теперь как главный инженер пятого шлюза и прилегающих к нему 62-го канала, тринадцатой плотины и тридцать третьего водосброса, он будет осуществлять инженерное руководство строительством четырех объектов. Там, где ему предстоит теперь работать, придется почти все начинать с нуля. Это, пожалуй, и лучше.

Еще несколько слов о Н.В. Дьяковском. В 1963 и 1964 годах довольно часто приходилось встречаться с ним на пя-

том шлюзе. И мне, хорошо знавшей его еще по новинкинской земляной эпопее, даже не верилось, что передо мной тот же Николай Васильевич Дьяковский. Энергичный, уверенный в своих силах инженер, он вместе с начальником строительного управления, с прорабом А.И. Максимцевым сумел в прямом смысле «вытащить» из воды это сложное гидротехническое сооружение. Ни на одном объекте на Волго-Балте не было такой «войны» с водой, как в котловане пятого шлюза. Объяснялось это геологическими особенностями места, на котором должно было стоять этому сооружению.

Но о пятом шлюзе речь еще впереди. А свою мысль о Н.В. Дьяковском я хочу закончить коротким сообщением: по окончании стройки труд Николая Васильевича был отмечен орденом «Знак почета».

А как после реорганизации пошли дела на пусковых объектах? Да все так же. Существенного изменения ни в чем не наблюдалось. Впрочем, одно все-таки было. Уже не только главк «Морречстрой», но и само министерство транспортного строительства взяло Волго-Балт под свой контроль.

На стройке уже много молодежи. Приехавший в Вытегру заместитель министра И.И. Подчуфаров предлагает провести совещание с молодыми строителями. Полезно послушать, что скажут те, кому доводить начатое дело до конца, каков их взгляд на дела волгобалтовские.

Накануне совещания (оно проходило 19 - 20 января) редактор выдает мне особое задание: кроме общего отчета, я должна еще отдельно подготовить интервью с тем самым заместителем министра.

Это было первое в моей журналистской практике интервью с государственным чиновником высокого ранга. Вопросы хоть и продуманы, все равно волнуюсь. Никакой записывающей техники у меня нет, поэтому требуется предельная собранность, чтобы успеть записать главное.

Что же было сказано?

Что основная задача строителей - в 1963 году пропустить суда по всей трассе нового канала от Вытегры до Череповца, а потому к навигации 1961 года первые два гидроузла и четыре подходных канала должны быть полностью закончены...

Что в целом объем работ в 1961 году должен увеличиться вдвое. Конечно, министерство окажет Волгобалтстрою необходимую помощь и новой техникой, и людьми. Но очень хотелось

бы, чтоб каждый молодой человек, на каком бы участке он ни работал, проникся ответственностью за общие дела.

Когда писалось это интервью, размышлять над его содержанием у меня времени не было. Да никто бы мне и не позволил как-то комментировать сказанное заместителем министра. Это сейчас, по прошествии стольких лет, с высоты жизненного опыта я задаюсь вопросом: сознавал ли И.И. Подчуфаров, что говорит о вещах невыполнимых? Ведь специалистам было совершенно очевидно, что «под ключ» Вытегорский и Белоусовский гидроузлы к навигации 1961 года, то бишь - за три месяца, не завершить. Как показала практика, они и через год еще не были полностью готовы к сдаче.

Совершенно очевидно было и то, что к навигации 1963 года всю трассу не подготовить не только по постоянной, но даже по временной схеме.

А если сознавал, то зачем нужна была ему эта заведомая неправда?

Уже был на исходе январь, а дела на двух пусковых гидроузлах по-прежнему шли плохо. Камнем преткновения оставалась все та же «земля». Как справиться с теми колоссальными объемами, которые предстоит выполнить в оставшиеся три месяца?

Начальник стройки пришел в котлован 52-го канала к экскаваторщикам с одним вопросом: «Как ускорить выемку?»

- Мы выполним этот объем к 25 апреля, - сказали механизаторы, - только при одном условии: вы выделяете нам десять самосвалов, укомплектованных опытными водителями на двухсменную работу. И пока не будет вынут здесь последний кубометр земли, наш коллектив не расформировывать и никуда не переводить. Мы гарантируем круглосуточную выемку.

Условия были приняты. Четыре экипажа, возглавляемые Пузырным, Панченко, Захарчуком и Симановичем, объединились в бригаду. Вожаком своим избрали наиболее опытного и энергичного Ивана Васильевича Пузырного...

Об этом человеке не могу не сказать несколько слов особо.

Нет, наверно, на Волго-Балте такого сооружения, где бы за двенадцать лет не поработал экскаватор Пузырного. Иван Васильевич приехал в Вытегру в 1952 году по окончании строительства Волго-Донского канала. До пятидесяти восьмью был занят на выемке грунта. Только и «отвел душу»

в те несколько месяцев до консервации. Потом потянулись дни, когда работа велась ни шатко ни валко. О них и вспоминать-то Пузырный не любил.

С пятьдесят восьмого спрос на механизаторов резко возрос, их стало не хватать. К этому времени экскаватор Пузырного был переоборудован в подвижной подъемный кран. В таком виде он очень нужен был на первом шлюзе, потому что здесь не хватало подъемных механизмов. Пузырный с тремя своими товарищами - И. Парамоновым, О. Мелехиным и А. Орловым - организовал бригаду, и по двое в смену они обслуживали сразу три крана (два гусеничных и один «деррик») и бетононасос. Так и работали они вчетвером, пока на гидроузле опять не потребовались экскаваторы.

Забегая чуть-чуть вперед, скажу, что слово Пузырного всегда было взвешенным и обязательным. Если он говорил «сделаем», когда это касалось бригады, или «сделаю», когда отвечал только за себя, можно было не сомневаться: задание, сколь бы трудным оно ни было, будет выполнено.

По окончании стройки всего двум человекам было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Одним из этих двух был Иван Васильевич Пузырный.

В те предпусковые дни шестьдесят первого свое слово бригада Пузырного тоже сдержала.

Чем ближе сроки пуска, тем больше критики в моих публикациях. Не стану передавать вам, читатель, их содержание. Приведу лишь несколько заголовков тех материалов: «Когда нет четкости в работе», «Задерживают подрывники», «По причине бесхозяйственности»... Заголовки не блещут литературными изысками, но очень точно передают содержание. Думаю, комментарии к ним не требуются.

По-прежнему больше всего беспокойство вызывает Белоусовский гидроузел. Если на первом шлюзе с необходимым объемом бетона справились еще в зимние месяцы, то на втором - бетонные «страдания» продолжались почти до конца апреля. А поскольку коллектив этого шлюза так часто грешил несоблюдением правил бетонирования, а времени на исправление брака уже нет, то 10 апреля появляется на свет весьма любопытный приказ, подобного которому мне больше не доводилось встречать среди документов управления строительства. Вот его содержание. (Передаю в изложении).

Начальнику конторы подсобных предприятий тов. Духанову:

обеспечить выдачу бетона на экран-гаситель с Новинкинского бетонного завода, выдавая его на качественном заполнителе и с интенсивностью не менее 10 кубометров в час.

Начальнику автобазы тов. Тутельяну: для доставки бетона выделить на период бетонирования 10 автомашин. Пересменку проводить на линии, не допуская перерыва больше чем на полчаса.

Старшему диспетчеру тов. Шпалерову: строго контролировать ход работ по бетонированию экрана-гасителя.

Начальнику лаборатории тов. Владимирову: обеспечить тщательный контроль за приготовлением и кладкой бетона.

Главному инженеру Белоусовского СМУ тов. Назарову: обеспечить строгое соблюдение технических условий при бетонировании экрана-гасителя...

Конечно, подготовить гидроузлы к 1 мая, как это предписывалось, строители не успели. Только 8 мая было закончено крепление откосов до нужной отметки на 11-й плотине. А на обоих шлюзах в это время еще продолжался монтаж оборудования.

14 мая во второй половине дня была снята последняя перемычка, отделявшая 53-й канал от водохранилища. К вечеру вода пошла к шлюзу.

17 мая провели пробное шлюзование. Механизмы сработали нормально. Последнее совещание проводит начальник главка С.С. Демешев, который все это время не покидал стройку. Государственная комиссия дает «добро» на сдачу в эксплуатацию первых двух гидроузлов... по временной схеме.

Официальное открытие навигации назначается на воскресенье 21 мая.

Несмотря на хмурое утро, на морось, к одиннадцати часам у шлюза собрались тысячи людей. Поверьте, читатель, я не гиперболизирую. Такого количества собравшихся вместе вытегоров я еще никогда не видела.

Свою причастность к стройке чувствуют все. У кого-то члены семьи не первый год тут работают. Кто-то сам принял участие в общегородском воскреснике 9 апреля, объявленном районным молодежным штабом содействия строительству. Тогда на плотину на помощь строителям пришли сотни жителей города. Убирали строительный мусор, «оглаживали» откосы, помогали их крепить. И теперь каждый имел право сказать: «И моя малая-малая толика труда здесь есть».

А у строителей радость буквально написана на лицах. И у тех, кто уже по несколько лет на объектах отработал, и у

тех, чей «волгобалтовский» стаж еще только парой-тройкой месяцев исчисляется.

Мой бывший одноклассник Женя Скворцов не только сам выбрал профессию строителя, но и младшего брата Юрия привел на шлюз, когда тот закончил школу. Оба - электросварщики. А можно назвать их и монтажниками, потому что они не только сваривали арматуру, но и монтировали фермы, устанавливали их в блоки. На вопрос: «Сколько тонн металла прошло через их руки?» - братья только улыбаются в ответ: «Не считали».

Бригада Карла Юршейса - невелика, всего шесть человек. Но зато - мастера на все руки. Надо бетон укладывать, станут бетонщиками, надо откосы крепить, будут по определенной технологии укладывать железобетонные ящики и заполнять их камнем.

Среди собравшихся вижу и членов бригады Анатолия Безукладова. На стройке ребята совсем недавно. Все приехали по призыву комсомола из разных районов Вологодской области. Братья Иван и Николай Максимовы до Волго-Балта работали в Чагодощенском леспромхозе. Иван по профессии тракторист. Николай возглавлял бригаду раскряжевщиков на нижнем складе. Вместе с Максимовыми приехал на стройку из того же леспромхоза и их двоюродный брат Иван Щепичев. Он работал помощником вальщика леса. Здесь все трое стали бетонщиками.

За полтора месяца бригаде А. Безукладова довелось приложить свои руки и на шлюзе, и на водосбросе. Успели даже отличиться рекордной выработкой. На бетонировании днища в подходе к верхней голове шлюза в одну из смен уложили 67 машин бетона. А на устройство двух закрытых фильтров на 31-м водосбросе им отвели трое суток. Всего трое суток! Прикинули объем работ, разделились на три звена, чтобы работать круглосуточно, и выполнили задание за шесть смен.

Свои бригады из вольнонаемных рабочих привезло на торжественный митинг и Белоусовское управление. В основном это тоже посланцы вологодского комсомола. Именно они, бригады И. Дружкова и В. Попова, А. Второва и Н. Поповой своими усилиями способствовали тому, что и Белоусовский гидроузел был своевременно подготовлен к пропуску судов...

Отзвучали приветственные речи. Все, кто был на трибуне, переходят на специально подготовленный катер. Через несколько минут громкоговорящая связь доносит до нас голос вахтенного начальника шлюза: «Внимание, на катере! Для вас за-

жжен зеленый свет. Разрешаю выход из шлюза». И тотчас в верхней голове показывается нос катера. В руках у секретаря райкома Бойцова ножницы. Под аплодисменты и мощное многоголосое «Ура!» он разрезает красную ленту, протянутую поперек шлюза, и катер, не останавливаясь, уходит к водохранилищу.

Вслед за катером покидают шлюз пассажирский пароход «Волхов» и грузотеплоход «Луза». Снова звучит голос вахтенного: «Счастливого вам плавания, товарищи!» И в ответ с «Лузы» доносится протяжный гудок.

Навигация открыта! Но сделано только полдела. Ведь гидроузлы пущены в эксплуатацию по временной схеме. Предстоит еще огромный объем работ по обратным засыпкам и планировка откосов, по возведению башен управления, работы на плотинах и водосбросах. Все это будет сделано только к концу 1962 года, уже при новом (и последнем!) начальнике стройки А.С. Хмельницком. Он вступит в эту должность 2 января 1962 года...

Письмо седьмое

На Шексне.

Лето и осень 1962 года

В конце июля вернулась из отпуска. И сразу же из редакции уйма заданий. Навалились разом. И всем все срочно. Понимаю: меня не было в районе два месяца. В июне - летняя сессия в университете, потом отпуск. Служба учета (была в те годы такая в редакции) просигналила: район публикациями не «закрыт». Это теперь ни одна газета на такую деталь, как «география» публикуемых материалов, не обращает никакого внимания. А в те далекие шестидесятые - это было непременным условием. Для чего и держали на местах целую армию собственных корреспондентов. А тут два месяца таковой отсутствует. Будь район поближе к областному центру, отправили бы кого-нибудь в командировку на недельку. А ездить в отдаленные уголки области, коим является и Вытегра, охотников немного. Даже летом. Стоит заметить, что в те годы в отделах работали в основном люди «солидного» возраста. Настоящая «возрастная» революция произошла в редакции в конце шестидесятых - начале семидесятых, когда к руководству газетой

пришел еще молодой энергичный профессиональный журналист.

Но это так, к слову. Я ведь пишу о Волго-Балте...

Пока я размышляла, какие задания действительно срочные, а какие можно на недельку отложить, редактор во все мои планы внес свои коррективы. Приказано немедленно перебазироваться на пусковой объект стройки - Череповецкий гидроузел.

- Надолго? - уточняю я.

- Посмотрим по обстоятельствам...

Два часа болтанки на «кукурузнике» до Вологды (почему таким прозвищем наградили самолет-трудягу Ан-2, до сих пор не знаю), а там вечером на пригородном поезде до станции Шексна.

Можно еще теплоходом из Вытегры до Устья Угольского, но это очень долго. Да и в Вологду заезд обязателен: нужно предстать пред ясные очи нового редактора. Тот, что принимал меня на работу в феврале, избран первым зампредом облисполкома.

Сборы недолги. В чемодан - самое необходимое из расчета на длительную командировку. Блокнотами и бумагой загрузись в Вологде.

И тут я снова должна сделать небольшое отступление. «О каких блокнотах речь?» - удивились вы, мой читатель, потому что не раз имели возможность наблюдать, как работают журналисты двадцать первого века. У нас, газетчиков-шестидесятников, как нас называли в конце минувшего столетия, никаких магнитофонов-диктофонов и прочей оргтехники не было. Блокнот и ручка с «вечным» пером. У некоторых еще фотоаппарат. Вот и весь наш арсенал. Даже пишущая машинка появилась у меня только в конце шестидесятых.

... Спустя сутки, вечером, сошла я с шумного и душного пригородного поезда и с облегчением вздохнула: девяносто километров до Шексны эта улитка тащилась более двух часов.

От станции до поселка гидростроя - километра четыре. Можно добраться на автобусе. Тогда нужно подняться на пригорок и ждать, пока придет сине-желтая дребезжащая коробка. А можно пойти пешком. Для этого достаточно пересечь добрый десяток железнодорожных путей и направиться напрямик по хорошо утоптанной тропинке.

Выбираю второе. Жара уже спала, дышать стало легче, чем днем. Впереди, как магнит, притягивают взор стрелы кра-

нов над строительной площадкой. Несмотря на весьма ощутимый вес чемодана, невольно ускоряю шаг.

Гостиница гидростроя - это всего-навсего несколько комнат на первом этаже старого деревянного дома, приспособленного под общежитие. Многолюдно и шумно. Работать в такой обстановке будет нелегко. Нет в здании и телефона. Чтобы передать в номер даже самую малую информацию, придется бежать на почту. Но ломать себе над этим голову сейчас, вечером, не хочется. Лучше немного расслабиться и отдохнуть.

Только собралась сбросить дорожный костюм, стук в дверь. На пороге - инструктор строительного отдела обкома партии Виктор Николаевич Воронков. Он и группа инженеров из отдела главного технолога Волгобалтстроя - мои соседи за стенкой.

- И охота вам в такой вечер сидеть в душной комнате, - удивляется Воронков. - Идемте смотреть котлован.

На поселок уже опустился вечер. С реки тянет свежестью. Воздух терпкий, чуть горьковатый, из него еще не улетучились запахи трудового дня. Впереди то и дело вспыхивают огни электросварки, отчего кажется, что небо над котлованом дрожит.

Среди железа и бетона почти не видно людей. Только по вееру искр от сварки можно определить, что там, внизу, ни на минуту не прекращается работа. Сверху хорошо просматриваются четыре гигантские бетонные люльки, тесно прижатые друг к другу.

- Эти люльки - будущее здание станции, - объясняет Воронков. - Когда своды каждой из них сомкнутся, получатся четыре горизонтальные бетонные трубы диаметром в шесть метров. В них и разместятся капсулы турбин. Сегодня этот объект - номер один. Все крутится вокруг него. Осенью, когда начнется перекрытие Шексны, станция будет затоплена. Она ведь подводная.

Признаваться в том, что ничегошеньки не поняла из этого объяснения, не хочется, но мысленно фиксирую в памяти, что завтра же, после общего знакомства с обстановкой на стройплощадке, надо детально вникнуть, что за диковинное сооружение - эта станция.

От котлована прошли к берегу Шексны. Здесь тишина. Река лениво-равнодушно катит свои воды, как будто ей совершенно безразлично, что в нескольких сотнях метров отсюда люди готовят ей западню.

- Через год на этом месте будет шуметь вода, - тихо произносит Воронков, и непонятно, мне ли это сообщает или размышляет вслух.

Со стороны поселка доносится песня. Девичьи голоса грустят:

*«Трудно высказать и не высказать
Все, что на сердце у меня...»*

- Москвичи поют, - говорит Воронков, прислушиваясь. - Хорошо поют. А работают еще лучше.

Москвичами здесь называют отряд студентов Московского университета. Будущие математики и физики приехали на помощь строителям. Рядом с поселком вырос палаточный городок. У ребят строгий отрядный устав, запрещающий хныкать и отлынивать от работы, какой бы она ни была. Поручили им крепление подпорного откоса сто девятнадцатой дамбы. Она хоть и не входит в главный комплекс сооружений, поскольку является оградительной, но сегодня она тоже в числе пусковых объектов. Осенью перекроют Шексну, весной начнется наполнение водохранилища. Разольется не только Шексна, но и маленькая речка Чуровка, с трех сторон опоясывающая поселок. Местные жители, правда, посмеиваются: Чуровку и в половодье вброд перейти можно, а летом - и вовсе курице по колено. Но инженеры упрямо твердят свое: через два года, когда водохранилище достигнет запрограммированной отметки, у самого поселка ветер будет волны гонять. Нужна защитная дамба.

(В тот первый вечер на Шексне, признаюсь, я тоже не очень поверила рассказу Воронкова. Но вот летом две тысячи третьего, уже работая над этими письмами, я снова побывала в поселке, именуемом теперь Шексна-2. И поселком-то называть этот симпатичный современный городок язык не поворачивается. Широкие асфальтированные улицы, многоэтажные дома со всеми удобствами. Воочию убедилась: строители были правы, вода подступила к самому поселку. Кто-то из местных предпринимателей собирается у этой дамбы яхтклуб организовать. Желающих заняться яхтами оказалось немало.)

- Москвичам хотелось бы поработать в котловане, - продолжает «информировать» меня Воронков. - Но они - народ дисциплинированный, а им сказали, что они нужнее всего на этой дамбе...

Затих палаточный городок. Пора и нам возвращаться в гостиницу.

К вечеру следующего дня мой блокнот распух от массы цифр и имен, а голова - от массы впечатлений. День принес мне неожиданную, но весьма приятную встречу. В производственном отделе управления, куда я зашла, чтобы вооружиться общей информацией о положении дел на главных объектах, увидела вошедшего Толю Гадзала. Обрадовались, засыпали друг друга вопросами, но отвечать на них ни у меня, ни у него времени не было. Договорились встретиться вечером у него дома.

С Гадзалой мы знакомы уже два года. В шестидесятом на стройку прибыла группа выпускников Одесского мореходного училища технического флота. Всех направили на Вытегорский гидроузел. А когда в шестьдесят первом начали разворачивать работы на других гидроузлах, ребят разъединили. Несколько человек направили на Шексну.

Вечером Толя знакомит меня с женой. Валя - чернобровая, статная хохлушка, показав в улыбке два ряда жемчугов, извиняется и уходит хлопотать на кухню.

- И Вася Палазов здесь, и Туровец, - сообщает Толя. - Был и Жорка Подлесный, да уехал, дурень. Самые трудные месяцы пережил с нами, а потом уехал.

- А трудно было очень, - сознается он. - Когда пришел новый проект станции, котлован пришлось расширять и углублять. Начали готовить его еще до консервации и по другому проекту. Дно заилилось. Не котлован, а грязевое озеро. Меня туда мастером назначили. Хлебнул я там со своей бригадой лиха по самое некуда. Экскаватор рядом стоит, а мы лопатками ковыряемся. Машину в эту жижу не загонишь. Осень, ноги в резиновых сапогах стынют. В котловане и от грунтовых вод спасенья нет, а тут еще дожди непрерывные. Злые все были, жуть. Если б работы велись круглосуточно, было бы легче. Но людей не хватало. Это сейчас, когда сроки уже за горло берут, сюда бригады со всех объектов бросили. А тогда мы одни там маялись. Ты знаешь, я не сентиментален, но иногда мне хотелось всем моим хлопцам руки пожать за их терпение.

- Когда подготовили первый пятачок под бетонное основание, ребята так обрадовались, что тайком от меня кто-то за бутылкой сбегал. В первую минуту, увидев эту бутылку, я даже растерялся. По колено в ледяной воде стояли, не было случая выпивки на рабочем месте, а тут - бутылка.

- Очень уж замерзли люди, - оправдывался бригадир. - И

не сердись, мастер, на всех одна бутылка - по глотку досталось. Да и что ни говори - праздник у нас сегодня.

- Не хватило у меня духу, - признается Толя, - отчитывать их. Взял я бутылку, написал записку, вложил в нее и положил туда, где через несколько минут мы должны были уложить первый ковш бетона. Письмо потомкам отправили...

Анатолий улыбается одними глазами и ждет, какую реакцию вызовет у меня его сообщение. Мне, конечно, очень хочется знать, что за письмо они оставили в бутылке, но упрямо молчу. И Толя сдается.

- В записке мы сообщили, что на этом месте в ноябре шестьдесят первого года бригада Константина Веселова уложила первый кубометр бетона в основание станции. Все фамилии перечислили...

Несколько минут он молчит, потом вдруг спрашивает, глядя в окно:

- Интересно, те, что найдут когда-нибудь эту записку, смогут ли представить себе, как мы тут жили и работали?

И сам же отвечает:

- Наверное, нет. А жаль. Трудно мы жили, но интересно.

- Толя, расскажи, пожалуйста, про станцию, - прошу я, - что тут за диковина строится?

- Это лучше расскажет Саша Пигалев. Он - старший прораб ГЭС. А я знаю о ней только в общих чертах. И не работаю там больше. Перебросили на сто девятнадцатую дамбу.

- Студентами командуешь?

- Не только студентами. Там и местная бригада работает.

Вошла Валя, пригласила к ужину.

- Как-нибудь в другой раз я расскажу тебе курьезный случай, - обещает он. - Как меня наши бабенки чуть не поколошматили на дамбе. - Он широко улыбается, вспоминая происшедшее. - А сейчас уважим хозяйку, пойдем ужинать...

... Несколько дней я дотошно расспрашивала всех о гидростанции, старательно записывала все, что мне говорили, но так и не могла четко усвоить разницу между обычными ГЭС и строящейся здесь, пока не поговорила с Пигалевым. Прав был Гадзала, лучше старшего прораба никто мне ничего не мог объяснить. Страшно занятый, разрываемый на части прорабами, мастерами, бригадирами и руководством управления, он все-таки сжалился надо мной, показал чертежи, объяснил наглядно, устроив мне небольшую экскурсию по объекту.

Простите, дорогой читатель, если мой рассказ о Череповецкой ГЭС будет несколько суховат. Я не могу позволить себе никакой вольности в изложении, чтобы не допустить технической погрешности.

Итак, что же я усвоила из всех объяснений?

Во-первых, то, что Череповецкая гидростанция - одно из самых сложных гидротехнических сооружений на канале, поскольку такого типа станция строится в стране впервые. Да и в мире их - единицы.

Во-вторых, как все гидроузлы Волго-Балта, Череповецкая ГЭС имела тоже несколько вариантов. По первому проекту (сороковые годы) предполагалось, что она будет такой же, как все гидростанции, строившиеся в стране до этого. Ну, к примеру, как Волховская. Четыре турбины были изготовлены австрийской фирмой Фойт и доставлены на строительную площадку. Но в 1957-1958 годах, когда после консервации все работы на Волго-Балте велись в мизерных объемах, две турбины отправили в Китай, две - в Югославию, а шекснинским строителям пообещали агрегаты отечественного производства. Пришлось вносить поправки в проект здания станции. Было предложено несколько вариантов, но все они были ориентированы на турбины с вертикальным валом. Значит, здание станции должно быть надводным. Так бы оно и было, если б не одно обстоятельство.

В 1959 году состоялось всесоюзное совещание по энергетике. Ученых и конструкторов критиковали за то, что «электрические генераторы на наших станциях имеют большой вес и малые скорости вращения ротора в статоре».

А нельзя ли заставить вращаться и статор, только в обратном направлении? При такой схеме можно, видимо, снизить вес машины, получить экономию металла, а может быть, и еще кое-какие выгоды.

Уже в 1960 году Ленгидропроект завершил проектирование нового варианта станции. Это был невиданный дотоле комплекс агрегатов и сооружений. Капсула, напоминающая подводную лодку. В стальной корпус заключена турбина. Снаружи только рабочее колесо, что еще усиливает ее сходство с лодкой. И все это помещается непосредственно в водяном потоке.

Подсчитали экономический эффект. Оказалось, что коэффициент полезного действия агрегатов Череповецкой будет на 22 процента выше, чем на уже действующих гидростанциях.

Упростились контуры проточной части турбины, так как исключалась спиральная камера, по которой обычно подводится к турбине вода.

Поскольку капсула с горизонтальной турбиной будет размещена непосредственно в водяном потоке, не нужен надводный машинный зал. Его место займут поверхностные водосливы. Гидростанция и водосливная плотина - в одном сооружении. В результате Череповецкая ГЭС, мощность которой рассчитана на 80 тысяч киловатт, будет в несколько раз меньше таких станций, как Волховская, мощность которой всего 56 тысяч киловатт. Это даст весьма ощутимую экономию материалов и сроков строительства...

Экономия материалов - налицо. Сроки? Посмотрим. К ноябрю основная часть сооружения должна быть готова к затоплению, иначе нельзя будет перекрывать Шексну. Несмотря на то, что рабочие чертежи станции поступили на гидроузел с опозданием по крайней мере на год, из-за чего работы в котловане начались только осенью шестьдесят первого, Александр Пигалев уверен:

«Сделаем. Трудно было. Сейчас еще труднее. Но сделаем».

Свою уверенность старший прораб, кажется, сумел передать и большинству бригад, работающих в котловане. Здесь я теперь бываю каждый день. И неизменно слышу: «Должны успеть. Только бы вовремя нас обеспечивали всем необходимым...»

- Должны успеть - сказала мне и сварщица Валентина Разумеева. - Иначе как мне потом людям в глаза смотреть?

Это она имела в виду свое выступление на слете молодых строителей Волго-Балта, проходившем в начале года в Вытегре. Слушали тогда Валю очень внимательно. Для многотысячного коллектива, работающего на северном склоне, Шекснинский участок был чем-то очень далеким, почти нереальным. Занятые своими нелегкими заботами и проблемами, люди о нем и не вспоминали. А тут представительница этого участка с трибуны заверяет: «Шекснинцы не подведут. К осени здание станции будет подготовлено до отметок, которые позволят перекрыть Шексну и его затопить...»

Мне хочется поговорить с Валей, порасспросить, откуда она, как стала сварщицей. Походя не поговоришь. Нужно время. Ну, хотя бы полчаса. Но этого полчаса она сейчас

выкроить для меня не может. Утром поздороваемся в котловане, она тут же поднимается на пяти-шестиметровую высоту одной из «люлек», пристегивает себя к арматуре монтажным поясом, и через несколько минут из-под ее рук вырывается сноп искр. Мне приходится отходить подальше: у меня пока нет защитных очков, позволяющих наблюдать за сваркой вблизи.

Вечером, когда кончается смена, меня обычно в котловане нет. К пяти часам я убегаю в управление на планерку, а потом - домой, готовить очередную информацию или корреспонденцию в номер. Мои собственные «производственно»-бытовые проблемы разрешились без особых усилий. В квартире коменданта общежитий Ликаченкова оказалась свободной крохотная комнатка (сыновья выросли, окончили вузы и в Шексну не вернулись), он, посоветовавшись с женой, поселил меня в ней. По просьбе начальника управления мне даже временный телефон провели.

Это теперь, в двадцать первом веке, журналисты, где бы они не находились, передают свои материалы в редакцию по мобильнику, по телетайпу, а то и через интернет. В нашем распоряжении был только телефон и работавшая по вечерам (потому что по совместительству) стенографистка. В предпусковые периоды на Волго-Балте она вызывала меня ежедневно, кроме воскресенья.

Часов шесть-семь на сон, все остальное время я проводила на строительной площадке гидроузла.

Своими просьбами о встрече я, видимо, основательно надоела Вале, потому что она однажды все-таки согласилась ответить на мои вопросы. После смены мы отошли от котлована, на берегу Шексны присели на какие-то коряги и Валя, без жеманства, спокойно и подробно рассказала о своей пока еще короткой, но уже наполненной и радостями, и горем жизни.

Профессиональному писателю ее рассказ мог бы послужить сюжетом для занимательного романа.

...Жили в поселке три подружки. Три Вали - Разумеева, Милютина и Крылова. После окончания школы Милютина и Крылова пришли на работу в Шекснинское стройуправление, обучились сварочному делу. Разумееву потянуло в далекие края. Уехала. Освоила профессию машиниста специального электроваза, водила под землей вагонетки с углем. Но недолго...

- Разумеева вернулась, - разнеслось как-то летним вечером шестидесятого года среди поселковых девчат.

Встретились подружки и не узнали Валю-певунью. Она была грустна и молчалива. Как ни старалась поскорее забыть все, что случилось там, на шахте, перед глазами то и дело вставал образ юноши, которого уже нет и никогда не будет, которому отдала она свою первую светлую сердечную привязанность и которого так жестоко вырвала судьба из ее жизни.

Когда случилась эта трагедия, она решила немедленно бежать из городка, от шахты, где каждый уголок мог напомнить о нем, от свежего могильного холмика, утопающего в цветах, еще не успевших увясть.

Теперь же, дома, все больше убеждалась: от себя, от собственного сердца не убежишь. А там он еще жив. Только время и работа могут ее «вылечить».

Подруги звали на гидроузел. Им очень нравится профессия сварщиц. Надеются, что и она приобщится к их ремеслу.

Пошла в отдел кадров. Но там отказали.

- Не принимаем. Да и строительной профессии у тебя нет.

Когда вышла из управления, на душе было совсем скверно. Хотелось плакать. Но слезами делу не поможешь. Надо идти в какую-нибудь организацию. Не сидеть же на шее у матери, пока на стройке опять начнут набирать рабочих.

Устроилась на соседнем предприятии со смешным и непонятным названием «Музлесдрев».

Стоя на эстакаде с погрузочным крюком в руках, Валентина могла наблюдать за строительной площадкой шлюза. Особенно красиво было там, когда наступала темнота. В черном небе - голубые зарницы. Девушке они казались волшебным огнем, над которым властвует человек.

- Хочу стать электросварщицей!

Она говорила об этом каждому, с кем доводилось беседовать. Она просила устроить ее куда угодно, лишь бы можно было учиться сварке. Просили за нее и подружки. И допросились.

С учащенно бьющимся сердцем вступала она на территорию ремонтно-механической мастерской стройки: а вдруг опять неудача?

Тогдашний начальник мастерской Савин Григорьевич Тюрмаков встретил ее вопросом:

- Не пожалеешь?

- Нет, - твердо ответила она.

- Тогда желаю успеха. Вот тебе твой учитель. - И он представил ей молодого сварщика Бориса Хохлова.

- Вот и вся моя биография, - итожит Валя. - Где я сейчас работаю, вы знаете...

У мастера Наташи Сусловой биография еще короче. Москвичка. Кончила Московский инженерно-строительный институт и вместе с мужем - Леонидом Сусловым - приехала в Шексну. Леонида направили прорабом на шлюз, а ей поручили потерны.

Прежде чем рассказать о Наташе, я, по-видимому, должна объяснить вам, читатель, что такое - потерны.

У каждого современного предприятия есть свое сложное подземное хозяйство: водопровод, топливные и канализационные коммуникации, электрические и телефонные кабели. Не обойтись без такого хозяйства и на шлюзе. Для этого хозяйства построены специально узкие бетонные тоннели, опоясывающие основание верхней головы шлюза. Называются эти тоннели потернами.

- Если собираетесь спускаться, одевайте сапоги, - предупредила накануне Наташа. - Там еще много воды.

Женщин-мастеров на гидроузле всего две - Эльза Туваева и Наташа. Эльзу по праву считают ветераном стройки. В Шексну она приехала после строительного техникума, когда здесь только-только начинались работы. Направили мастером на арматурный двор. Последнее время - в земляном прорабстве. Женщина она крепкая, широкоплечая, с твердой уверенной походкой. Такой же твердый у нее и характер. Может быть потому, что начинала она, когда основной рабочей силой на гидроузле был так называемый спецконтингент, то бишь - заключенные. А с этой публикой без твердости никак нельзя.

Наташа внешне хрупкая, тоненькая, похожая скорее на балерину, чем на строителя. На этой огромной площадке, среди громад из земли, железа и бетона она кажется чем-то инородным, неуместным здесь. А между тем, она руководит одним из самых сложных участков.

Мы движемся гуськом: впереди Наташа, я - следом. Рядом нельзя - тесно. Там, где встречается кто-нибудь из электриков или сантехников, жмемся к противоположной стенке, чтобы разойтись. Прижавшись к бетону, я тут же чувствую, как холодеет бок или спина. Под ногами глухо хлупает вода. Ощущения мои не из приятных. Точно в бетонном мешке. Он давит так, что трудно дышать. Понимаю, это нервышки у меня поша-

ливают. А все потому, что знаю: над моей головой многометровая толща железа и бетона. А будет еще больше. Добавится еще вода. Этакой «слоеный» пирог в полтора десятка метров.

Наташа чувствует себя спокойно. Привыкла. Шутит:

- Работы уже заканчиваются. Скоро и я выйду на гора.

В тусклом свете электрической лампочки лицо ее кажется неестественно бледным. А глаза, большие, темные, блестят. Она очень красива, эта женщина из «бетонного подземелья».

Работа здесь трудная. Мужчины не обходятся без крепкого словца. Но при ней молчат, плотнее стиснув зубы, чтобы коварное слово не сорвалось ненароком. При ней просто невозможно ругаться... И еще одна деталь. Участок считается трудным. Сантехников на гидроузле постоянно не хватает. А работы - в графике.

- Как тебе это удастся, Наташа?

Смотрит на меня с нескрываемым удивлением:

- При чем тут я? Ребята делают. По двенадцать часов иногда не вылезают из этих пещер. Люди у нас на стройке золотые.

- Не жалеешь, что пошла в строительный?

- Нет. - Секунда молчания. - Нет, не жалею. Профессия у нас с Леонидом самая хорошая.

Почти дословно повторил эту мысль и Володя Борисов, когда мы разговорились с ним о его работе. Мы встречаемся с ним почти ежедневно. И всякий раз после короткой беседы остается у меня что-то не до конца понятое, даже загадочное. Немного медлительный, всегда внешне спокойный, он удивляет меня своей способностью замечать и глубоко чувствовать тончайшие оттенки звуков и красок в природе, все едва заметные движения человеческой души. Его одинаково волнуют нежные, слегка приглушенные краски на вечернем небосклоне, одиноко стоящая на пригорке береза, тихий шепот волн на рассвете и далеко не музыкальный рев десятков работающих в котловане моторов. Но больше всего его занимают люди с их разнообразными, столь не похожими друг на друга характерами.

- Володя, только честно, вы пишете стихи?

- Я? - кажется, даже немного растерялся. - Что вы! Я - строитель. Профессию свою люблю. О другой никогда и не помышлял. И сейчас, несмотря ни на что, не жалею...

А я-то, наблюдая за ним, думала, что строителем он стал случайно. Ну, не повезло в каком-нибудь другом вузе,

не прошел по конкурсу, вот и подался в строительный.

Его «хозяйство» - земляное прорабство. Оно - самое большое на гидроузле. И самое разбросанное. Плотина, дамбы, каналы, подводящие и отводящие, всякие сопряжения, дренажные канавки, пазухи... Пока идешь от одного объекта к другому, километры «наматываешь». Побывать же за день нужно везде, все посмотреть своими глазами. На каждом объекте, конечно, есть мастер, а то и прораб, но вечером, на планерке у начальника управления отчитываться ему, старшему прорабу, что конкретно сделано на объектах. Каждый день автобаза выделяет ему до ста машин. Под его началом - двенадцать экскаваторов, два десятка бульдозеров, до шестисот рабочих. Стоит только одному экскаватору выйти из строя (что, кстати, случается не так уж редко), залихорадит целый участок.

В сопряжении между шлюзом и гидростанцией полным ходом идет отсыпка суглинки. Молоденькая учетчица кричит на детину-шофера, который никак не хочет подъехать к самой кромке отвала. Для него главное - время. Нужно сделать несколько дополнительных рейсов, поэтому требования девушки он считает излишней придиркой. Качество работы его не интересует. И то, что едущим следом за ним водителям из-за него будет очень неудобно разгружаться, - тоже. Он уже готов сбросить свой груз там, где остановился, но у самой кабины замечает коренастую фигуру прораба.

«Ну, с этим лучше не связываться», - ворчит водитель и, зло сверкнув глазами в сторону девушки, молча выполняет ее требование.

- Этот верзила никак не хочет подчиняться, - смущенно жалуется учетчица, когда самосвал скрывается за поворотом.

- А вы в следующий раз особо не нервничайте, - советует Борисов. - Не выполняет требование - не выдавайте талон...

- И правда! Как это мне не пришло в голову?! - она бросает на прораба полный благодарности взгляд.

В пятистах метрах от ГЭС работают экскаваторы. Идет выемка в отводящем канале. Мы направляемся туда. Я уже знаю, что этот канал - самый трудный участок в прорабстве, и жду, что Володя сейчас расскажет, почему там отставание. Ничего подобного. Пока мы идем до будущего канала, он успевает мне рассказать, как однажды ему пришлось «просвещать» молоденькую журналистку, которая, насмотревшись всех этих выемок и отсыпок, призналась:

«Ничего не понимаю. Хаос какой-то! В одном месте вынимают землю, в другом - засыпают. Впечатление такое, будто десятки взрослых людей детскую игру затеяли и вот передвигают с одного места на другое целые горы...»

- Пришлось долго и подробно объяснять, - говорит он, - что никакого хаоса тут нет, все делается строго по чертежам и расчетам. Каждая работа имеет свое название: отсыпка суглинистого ядра, устройство дренажных канавок, планировка откосов и прочее.

Он рассказывал с улыбкой, почти весело, и вдруг на полуслове умолк. Взгляд его скользил по экскаваторам, по самым ступицы сидевшим в грязи. Из кабины одного из них высунулось чумазое лицо. Только зубы да белки глаз поблескивали в улыбке.

- Привет ветеранам, - кричит, - перекурить не даете, черти!

Это - шоферам. Они тоже улыбаются машинисту. Знают: доволен работой Иван Калмыков.

- На экскаваторе Иван недавно, - говорит Володя. - На кране работал. А весной заладил: «Переведите на экскаватор...» «Что тебе, заработок здесь мал?» - спрашиваю. «Нет, - отвечает, - и заработок устраивает, и механизм хороший, только руки до настоящего дела тянутся. Тут скучно. А у экскаваторщиков сейчас самый фронт работ...»

- Вот такие у нас удивительные люди, - продолжает раздумчиво прораб. - На кране работа спокойная: подними, поддай... Сравнительно чистая. А тут каждую минуту рискует так увязнуть, что несколькими бульдозерами будут вытаскивать. И машина старая, часто ломается. А человек доволен. Работает, залюбуешься, как ковш водит. Не случайно водители норовят попасть под погрузку именно к нему. Быстро и аккуратно...

Володя в высоких резиновых сапогах. Он спускается к экскаваторам. Мне в моих ботиках там делать нечего. Остаюсь на бровке. Наблюдаю за работой механизмов и думаю о Борисове. Другими восхищается, а сам... Начинал ведь два года назад после института инженером проектной группы. Тоже показалось «скучно». Вот и послали в земпрорабство, чтобы «понял», что такое стройка. Второй год месит такую грязь, а ведь тоже доволен.

Стоять долго на одном месте, продуваемом всеми ветрами, зябко. Надо уходить.

Вообще осень все настойчивее заявляет о себе. Мне в моих легких летних одеждах становится все неудобнее. При очередном сеансе связи с редакцией прошу разрешения хоть на пару дней съездить в Вытегру за соответствующей осенне-зимней экипировкой. Расспросив подробно о положении дел на гидроузле, о возможных сроках перекрытия Шексны, шеф отпускает меня на целую неделю.

Вернувшись, поспешила на гидроузел. Знакомые мастера и бригадиры участливо осведомляются, куда это я запропастилась, уж не захворала ли, и торопливо сообщали, как за эту неделю продвинулись дела. Отрывать кого-то на длительную беседу не могу, совесть не позволяет. А «молнии» и «комсомольский прожектор» информируют о тех, кто добивается высокой выработки, очень скупно. Чаше других мелькают фамилии Калмыкова, Пархоменко, Фомина, Быстрова. О Калмыкове я хоть что-то знаю. Об остальных, кроме того, что они - водители, ничего. Потому мои ежедневные информации в газету предельно коротки. Чтобы вы, мой читатель, получили о них какое-то представление, приведу парочку таких сообщений.

«Комсомольско-молодежная бригада арматурщиков, возглавляемая Виктором Кургаевым, на двадцатиметровой высоте ведет монтаж металлических каркасов последних, подлежащих затоплению блоков.

Виктора послали на помощь волгобалтстроевцам орджоникидзенские строители крупнопанельных домов. В бригаде у него много демобилизованных воинов Советской Армии. У ребят еще мало опыта. Его они компенсируют энтузиазмом и энергией.

- Более чем полторы нормы в день, - поясняет бригадир, - это четыре-пять тонн смонтированной арматуры. Иначе сейчас нельзя. На учете каждый час. От нас зависит фронт работ у плотников и бетонщиков.

От бригады Виктора Кургаева не отстают арматурщики А. Шоничева, комплексная бригада Н. Шевелева, плотники А. Беляева».

Несколько дней спустя.

«В честь 45-й годовщины Октября коллектив строителей Череповецкого гидроузла пересмотрел свои обязательства.

- Вызов принят! Решили смонтировать 300 тонн арматуры. Все заказы гидростанции будем выполнять без задержек, - так ответила бригада арматурного двора А. Кабанова строителям ГЭС.

Напряженный труд продолжался и днем, и ночью. Слова: «Нужно срочно! Для ГЭС!», произносившиеся так часто в эти дни, звучали как команда. 17 октября «Комсомольский прожектор» сообщил, что бригада А. Кабанова на десять дней раньше срока выполнила свое обязательство. В тот же день из ее состава было выделено звено во главе с молодым мастером В. Бурлием и направлено на помощь коллективу ГЭС. Ему поручили установить арматуру на раздельной стенке здания станции. Подсчитало звено объем работ, посоветовалось и сказала: «Выполним к 20-му».

И на этот раз его слово оказалось крепким. К вечеру 20 октября блок был готов».

Определить в эти дни, где самый важный участок, просто невозможно. Может быть, понур? Сюда по несколько раз в день заглядывает начальник стройуправления Р.А. Мешорес. Почти ежедневно навешиваются и представители авторского надзора. Ни на одном объекте не замечала, чтобы так придирчиво следили за качеством работ. На вопрос, почему такое уж внимание, отвечали коротко: «Потому что понур!»

«А что это за штука такая?» - слышу я ваш вопрос, читатель.

Понур - это широкая наклонная плита перед гидростанцией. Это своеобразная защита днища станции от воды, чтобы ни одна коварная струйка не нашла себе лазейку и не проникла под дно. Вот почему этот совсем маленький объектик взял под личный контроль, а значит и под личную ответственность, начальник управления.

На наклонно спланированный грунт положили бетон, на него - стеклоткань, ее пропитали битумом, заасфальтировали, после этого еще раз покрывают все бетоном.

- Сегодня мы уже не подразделяем, большой объект или малый, главный он или второстепенный, - сказал мне главный инженер стройуправления Н.Д. Пехов. - Все срочно, все важно. Все одинаково должно быть готово к перекрытию.

Здесь, на Шексне перекрытие имеет свои особенности.

Раньше при перекрытии широких многоводных рек строился специальный наплавной мост. Это трудоемкая и дорогостоящая работа. Проектировщики Волго-Балта отказались от сооружения такого моста. Решено было справиться с Шексной иным способом. Уже с лета с обоих берегов ведется отсыпка камня в русло реки. Самосвалы подъезжают к концу насыпки

и сбрасывают свой груз в воду. Так метр за метром узкая каменная гряда врезается в русло. Работы должны вестись с ювелирной точностью. Ширина реки - 360 метров. Даже небольшое отклонение банкета с какой-то одной стороны затруднит потом его стыковку.

Банкет - это каменное основание будущей плотины. Когда его прикроют фильтровым материалом, гидромеханизаторы начнут намывать песок с поднапорной стороны.

Более интенсивное наступление на реку началось второго ноября. За двое суток ширину прорана довели до 50 метров.

Но с какой бы интенсивностью не наращивался банкет, полное перекрытие (с легкой руки журналистов оно названо последним штурмом) начнется только тогда, когда все сооружения, подлежащие затоплению, будут к этому готовы. А потому работы в котловане и вокруг него не прекращаются ни днем, ни ночью. Последние железобетонные плиты в блоках левой стенки здания ГЭС бригада Н. Шевелева установила еще 27 октября. На 22-метровой высоте арматурщиков и сварщиков сменили плотники и бетонщики. У бригады Константина Веселова своя история. Помните, читатель, год назад она уложила первый кубометр бетона в основание здания станции. А 6 ноября она закончила бетонирование последних блоков на необходимых к затоплению отметках.

7 ноября напряженно было в правой пазухе ГЭС. Ее забивали суглинком.

С этими пазухами у меня случилась пренеприятнейшая история. И хотя моей вины в том не было нисколько, помнилось долго.

16 ноября я подготовила в номер короткую информацию о том, что механизаторы спешат отсыпать и спланировать последние сотни кубометров суглинка в пазухах ГЭС, а гидромеханизаторы начали намыв плотины непосредственно в русле реки, проран которой сужен уже до тридцати метров.

Утром семнадцатого появляюсь на ГЭС и сразу попадаюсь на глаза начальнику Волгобалтстроя Алексею Степановичу Хмельницкому. Поздоровавшись, он с плохо скрываемой иронией задает вопрос:

- Скажите, что такое пазухи у гидротехнических сооружений?

- Это пространство между внешней стороной стенки сооружения и стенкой котлована, в котором оно возведено, - как

на экзамене выпаливаю я, еще не понимая, в чем дело. - Ширина котлована всегда больше ширины возводимого сооружения.

- Упрощенно, но правильно, - смягчается мой экзаменатор. - Так почему же вы в печати такие «ляпы» допускаете? - и подает мне свежий номер газеты.

Пробежав глазами свою информацию, опубликованную на самом видном месте первой полосы, я, ничего не сказав, срываюсь с места и бегу на почту звонить в редакцию. На полпути вспоминаю: рабочий день у моих коллег в Вологде начинается только в одиннадцать, а сейчас и девяти еще нет. Придется ждать. Это обстоятельство оказалось для меня спасением, иначе при моем взрывном характере я могла надеть неподправимые глупости. У нашего шефа характер еще круче.

Не стану утомлять вас, читатель, подробным описанием, как я выясняла истоки ошибки. Моей вины в том, действительно, не было. Стенографистка приняла все правильно, но при расшифровке почему-то решила, что не могла я употребить такое неблагозвучное слово и заменила «пазухи» на «пазы», исказив тем самым до нелепости смысл информации. И краснеть бы мне за нее еще долго, если б надвигающееся перекрытие, занимавшее буквально всех на стройплощадке, не затмило собой такую «мелочь», как нелепость в информации корреспондента.

О том, что главные события уже вот-вот, можно было судить не только по тому все ускоряющемуся ритму, которым жил в эти дни гидроузел, или по тому, сколько всякого начальства вплоть до министерского понаехало отовсюду, но и по количеству «оккупировавших» гидроузел журналистов. Они упрямо заглядывали в каждый уголок строительной площадки и все просили рассказать о героизме людей, о подвигах. Рабочие посмеивались и старались не отвлекаться от дела. Отмахнутся: «Извините, некогда», - и вся недолга. Мастерам и прорабам сложнее: прессой пренебрегать не принято, поэтому на все дотошные вопросы пожимали плечами и старались убедить назойливых интервьюеров, что ничего героического на гидроузле не было и нет. Обычные напряженные будни перед пуском... А подвигов никто не совершал... Разве что весной, когда затонула землечерпалка. Но то было «ЧП». Да, тогда время измерялось минутами, потому что в машинном отделении остались трое. П. Коваленко, В. Заиженный, Н. Мовчан были спасены благо-

даря усилиям и вахтенного багермейстера землечерпалки В.В. Салтанова, кстати, выброшенной волной в реку, и мастера шлюза В. Засенко, и газорезчикам В. Зайцеву и В. Беляеву, и команде катера, сумевшего быстро доставить этих людей к месту катастрофы. К счастью, ничего подобного больше не повторялось, спасать никого не надо было. Просто работали, очень напряженно работали...

Два года спустя после перекрытия на Череповецкий гидроузел приедет вологодский писатель Иван Дмитриевич Полуянов. В своем очерке «ГЭС-невидимка» он напишет: «...героизм, сам подвиг для строителей - есть нечто будничное, повседневное. Ну да, бывало, по суткам пропадали на стройке, и спали, и обедали прямо на площадке. Так ведь работа такая, раз строители! Бессонные ночи над чертежами, усталость, валяющая с ног, планерки допоздна в папиросном чаду... Работа такая, что ж тут такого?»

Ну, о том, что так не должно быть, что существовавшая система строительства, по меткому выражению одного российского писателя, - «инфарктная» система, и порождена она была многими пороками государственной системы, я еще коснусь в других письмах. А тогда, в далеком шестьдесят втором я, вовлеченная в общий подъем, в общий настрой тысяч людей, так же как они, с нетерпением ждала дня перекрытия.

И он наступил 19 ноября.

Едва забрезжил рассвет, как к строительной площадке гидроузла потянулись люди. Шли в одиночку, группами, целыми семьями. Шли строители гидроузла, рабочие и служащие соседних предприятий, жители окрестных сел. Шли посмотреть, как навсегда закроется старое русло Шексны и уйдет под воду здание ГЭС.

Невысокая, сгорбившаяся старушка, тяжело опираясь на палку, медленно поднимается на крутой откос.

- И бабке сегодня не сидится дома, - озорно кричит пробегающий мимо парень.

- Разве усидишь, внучек, - старушка сокрушенно качает головой. - И дорога далека, и ноги уже не слушаются, а вот пошла. Интересно и мне, старой, в последний раз посмотреть на матушку Шексну. Ведь закроют ее, сердешную. И слово-то какое придумали: пе-ре-крытие!

Старушка продолжает еще что-то возбужденно причитать, а ее все обгоняют и обгоняют люди.

- Смотрите, и Иванко пришел! - раздается на мосту удивленное восклицание. - А принарядился-то как, словно на праздник.

Иванко, темноволосый, курчавый южанин, расплывается в радостной улыбке.

- Праздник и есть сегодня. Большой праздник!

- Так то ж смотря для кого! - не унимаются парни. - Праздник для тех, кто вкалывал все эти месяцы. Вон, для Ильи, например. Он последние дни по две смены баранку крутил. А ты чем похвалиться можешь?

Молчит. Улыбки на лице как не бывало. Работал... Но не так, как эти ребята, сам знает. Одна думка только и крутилась в голове - как бы поскорее смену закончить. Хлопцы гордые. Они сегодня герои. А ему... и обидно за себя, и стыдно. Родным и то написать не о чем.

«А ведь и я мог быть не хуже их, - думает он, глядя вслед удаляющимся парням. - И сила есть, и ума не занимать».

Он так сжимает свои крупные кулаки, что хрустят суставы. Долго смотрит на свои руки. «Могу, все могу, - хочется ему крикнуть вслед ушедшим ребятам. - Пусть только праздник кончится. Вы еще увидите, я - не хуже вас».

Успокоив себя немного таким образом, он направляется туда, где уже собралась основная масса людей, к гидростанции...

На мосту стоит высокий широкоплечий старик. Ветер играет седыми прядями его длинной бороды, но он не чувствует, не замечает этого. Он замер. Стоит, словно изваяние. Смотрит на реку. Мне очень хочется узнать, о чем думает старик. Мне почему-то кажется, что это речник, и сейчас он вспоминает те дни, когда молодой и сильный, он стоял на капитанском мостике, водил здесь караваны барж.

Но все прибывающие люди заслоняют его от меня. Я смотрю на часы. Мне еще обязательно нужно заглянуть в вагончик, который все эти дни накануне перекрытия был своеобразным боевым штабом. Здесь идет последнее совещание комиссии. На этот раз все удивительно миролюбивы. Даже у главных инженеров проектов канала и здания станции Г.А. Крылова и К.С. Пecuля нет никаких возражений. Главный инженер стройуправления Николай Данилович Пехов отдает команду начать разборку перемычки.

- На-ча-а-ть! - передается по цепочке вдоль берегов.

Взрыв! Вслед за ним в грунт врезаются ножи бульдозеров, которым предстоит сделать в перемычке первое узкое окно. Николай Гусев, Юрий Смирнов и Владимир Кузьмин чувствуют себя неловко. Они не привыкли работать в такой обстановке. За ними с напряженным вниманием следят сотни глаз. Замерли в ожидании объективы фотоаппаратов и кинокамер.

Когда до воды остается всего несколько сантиметров, на помощь бульдозеристам приходят экскаваторы. Подъем ковша, второй, третий. И тотчас же гул моторов заглушается сотнями голов:

- Смотрите, вода!

- Вода, шекснинская вода!

Маленькая робкая струйка врывается в котлован и, точно почуяв свою силу и свободу, разрастается, ширится, пробивая себе дорогу, несется навстречу людям и гидростанции.

Через два часа это был уже широкий неудержимый поток. Падая с шестиметровой высоты, он ревел и пенился, выбрасывая в воздух фонтаны искрящихся в лучах солнца брызг.

Начальник автобазы Александр Прыгаев смотрит на часы. Теперь уже скоро. Что ж, самосвалы готовы. С самого утра стоят они двумя колоннами вдоль берегов. На головных машинах - красные флаги. На остальных - вымпелы со словами «Участнику перекрытия Шексны».

Откуда-то, словно из-под земли, перед Прыгаевым вырастает группа водителей. Они возбуждены.

- Александр Федосеевич, разрешите пересменку сегодня в двадцать.

- Почему?

Ему пытаются объяснить, что перекрытие начнется только в восемнадцать. Значит, им не придется участвовать...

Прыгаев улыбается. Он все понял. Если б ему разрешили на несколько дней передать кому-нибудь руководство автобазой, сам бы, кажется, сел за баранку. Но ему нельзя. А этих людей, столько дней и ночей своим трудом готовивших сегодняшнее событие, он просто не имеет права лишить возможности сбросить в реку свой груз.

- Хорошо, пусть будет по-вашему.

Получить право участвовать в перекрытии люди воспринимали как награду. И это было дороже всех заработков. Крас-

норечивым подтверждением тому - случай, происшедший незадолго до перекрытия.

... В котловане канала ночью столкнулись бульдозер и самосвал. Виновными оказались оба механизатора. По установленным правилам оба будут наказаны. И это накануне перекрытия!

С поникшей головой стоит Владимир Хорев перед главным механиком стройуправления Тюрмаковым. За несколько часов даже осунулся, глаза провалились. Говорит медленно, с трудом подбирая слова:

- Знаю, виноват... Готов на любое наказание... Готов заплатить за ремонт машины. Но только, - голова опускается еще ниже, - только до перекрытия не снимайте с бульдозера...

Тюрмаков внимательно смотрит на парня. Давно его знает. Всегда работал на совесть. Вон аж побледнел за ночь.

И механик коротко приказывает:

- Иди работать.

Надо было видеть, как просветлело лицо парня. Он опрометью бросился к своему бульдозеру.

А Тюрмаков понимающе улыбнулся ему вслед...

Котлован заполнялся быстро. Уже к половине шестого вечера волны скрыли под собой основное сооружение станции.

В это же время начался и последний штурм старого русла...

Работы не прекращались всю ночь.

Все уже становился проран. Последним судном, проследовавшим по старому руслу, был земснаряд «Московский-9», который, выполнив свою задачу, ушел на отстой в нижний бьеф.

К утру ширина прорана составляла всего пять-шесть метров. В это время на левом берегу возникло небольшое оживление. Все смотрели на две мужские фигуры, стоявшие поодаль от банкета. Мужчины, несмотря на минусовую температуру, быстро разделись, выполнили несколько гимнастических упражнений, и вошли в воду. Переплыв 360-метровую ширину реки, они уже возвращались обратно, когда стало известно, что это приехавшие из Череповца «моржи» - старший инспектор по кадрам Шекснинского ОРСа Северо-Западного речного пароходства Владимир Иванович Башнин и слесарь металлургического завода Павел Павлович Калюгин.

Одевшись, «моржи» примкнули к многочисленным зрителям, с нетерпением ожидавшим, когда же, наконец, сомкнется банкет.

Только теперь река проснулась. Она заревела, стараясь изрыгнуть из глубин камни, которыми люди так щедро ее надели. Пришлось усмирить ее.

- Бетонные кубы, - приказал главный инженер.

Все подготовлено и предусмотрено. К левому берегу подъехала колонна мазов. В кузове каждого бетонный монолит. Эти «камешки» оказались для реки непосильными.

Наконец, около половины одиннадцатого узкая каменная гряда сомкнулась. На какое-то мгновение все остановилось. Водители, механизаторы, покинув свои кабины, рядом десятки людей, пришедших смотреть, как будет покорена река, стояли теперь в немом молчании, глядя, как бессильно разбиваются о камень волны. Они словно еще не верили в то, что свершилось.

Но это длилось только секунды. Потом все снова пришло в движение. Все заговорило, зашумело. Люди обнимались, поздравляли друг друга.

Прощай, старое русло Шексны! Отныне ты навсегда подчинено воле человека...

А строители? Через несколько дней они снова начнут работу. Теперь уже над волнами реки, а придет время, опустятся и на дно ее.

Закончилась и моя, более чем трехмесячная командировка здесь. Завтра я покину Шексну и окунусь в свои районные собкоровские будни...

Письмо восьмое

На помощь шекснинцам

Не желая вызывать преждевременную нервность, начальник Волгобалтстроя Алексей Степанович Хмельницкий приехал во вторую автоколонну без предупреждения. Подождал, пока вернется с линий большинство работающих в первую смену. Разговор начал с общей характеристики обстановки на стройке. Сообщил о том, что самую большую тревогу у руководства вызывает Шекснинский участок. Конкретно: плотина. Это сооружение, растянувшееся на многие сотни метров, должно быть готово к началу навигации. Между тем, отставание там такое, что если не принять меры сейчас, то навигация нынешнего года может быть вообще сорвана.

- А чем это чревато, думаю, объяснять не надо, - сказал он, обводя взглядом посерьезневшие лица собравшихся.

- Справиться с прорывом нам помогают, - продолжал он. - В Шексне сейчас работают Вологодская автоколонна, машины из Череповца, московские и ленинградские метростроевцы; свои самосвалы послали в Шексну даже новосибирцы и одесситы. Уже около четырехсот машин заняты на вывозке песка, и все равно их не хватает. О том, насколько положение там тревожное, вы можете судить по тому, что мы, несмотря на все сегодняшние сложности здесь, решили направить в Шексну полтора десятка мазов. Пробиваться туда сквозь заносы придется своим ходом, без какой-либо посторонней помощи. И на месте отдохнуть тоже не придется. Поэтому поедут только добровольцы, только те, кто чувствует в себе силу и уверенность в том, что сможет вынести все тяготы и нелегкого пути, и последующей нелегкой работы. Я никого не агитирую, никому не приказываю. Решение каждый должен принять самостоятельно. День - на размышления. Формировать колонну и отправлять ее будем послезавтра...

Последние фразы начальника стройки Владимир Лущик слушал уже рассеянно. В том, что ехать на помощь шекснинцам должна именно его бригада, у него не было никакого сомнения. Коллектив проверенный, сплоченный, ребята не подведут. Он даже успел прикинуть, кто из бригады может ехать, а кому следует остаться. Саня Глупышев весной будет сдавать экзамены в вечерней школе. Его нельзя трогать, потому что там на занятия времени уж точно не останется, вкалывать придется по полторы-две смены. Двое должны на днях отправить своих жен в больницу: ожидается прибавление семейства. Им тоже лучше остаться. Заменить их можно будет мазистами из других бригад... Чтобы его не обвинили в диктаторстве, он, конечно, у каждого спросит личное согласие, но уверен, что среди его товарищей по бригаде отказников не будет.

Об этом он и сказал начальнику стройки, когда тот закончил свое выступление.

- Спасибо за понимание и мужество, спасибо, - Хмельницкий благодарно пожал Владимиру руку и, обращаясь уже к главному инженеру автобазы Серегину, приказал:

- Завтра все машины проверить, чтобы в дороге никаких «ЧП»...

Хмельницкий уехал, а Лущик начал спрашивать окружив-

ших его членов бригады, кто готов ехать с ним на Шексну. За всех ответил Вася Маренко, с явной обидой в голосе:

- Ты что, бригадир, сомневаешься в нас?

- Нет, - улыбнулся Владимир, - но судя по всему, там будет очень трудно. Поэтому и спрашиваю. Ведь поездка добровольная.

- А здесь, что ли, легче? - усмехнулся Александр Енин.
- Можно подумать, что здесь мы по асфальту катаемся. Пошли ребята, завтра дел много.

«А ведь Александр прав, - подумал Лущик. - За восемь лет работы на стройке он что-то не может припомнить, чтобы хоть где-то были сносные подъезды. Зато он хорошо помнит тот вечер, когда, придя домой после смены, взялся было за газету, но прочитать не успел и десяти строчек. В комнату ввалились ребята.

- Слушай, комсорг, дело есть, - сходу выпалил Саша Макогонов. - Хотим бригаду организовать.

- Какую бригаду? - не понял Владимир.

- Шоферов. Из наших ребят. Чтобы все сообща. Наряд-задание не по одному получать, а на всех сразу. Порядка в работе будет больше и ответственности тоже. К тебе пришли за советом. Как смотришь?

Взволнованные, раскрасневшиеся лица. Нетерпеливо ждущие ответа глаза. Чудные хлопцы! Ну как он может смотреть? Разве не он год назад агитировал их ехать сюда, когда пришел срок демобилизации? Разве не он уговаривал их потерпеть немного, когда по приезде им не дали сразу машин? Просто их еще не было на стройке. Получилось так, что шофера опередили самосвалы. Пришлось на время землекопами стать. И тут кое у кого упало настроение.

- Подождите немного, придут машины, - успокаивал Владимир. - Еще успеем наездиться.

И они пришли. Правда, не новые. Спидометры некоторых из них уже успели накрутить по 20-30 тысяч километров. Но это все-таки были самосвалы, и ребята сразу повеселели. Как у голодных до хлеба, потянулись руки к баранкам. Раньше всех выезжали из гаража, позже всех возвращались.

Иногда вслед им несло обидное: «Рвачи, все им мало!»

Но они не были рвачами. Кто-кто, а Владимир знал это точно. Взять хотя бы последний случай в диспетчерской.

... - Не поеду, не поеду, - ворчал диспетчер, сердито

глядя на упрямого белобрысого парня в щеголеватой кожаной куртке. - А что лучше я могу тебе предложить? Думаешь, на пятьдесят третьем для тебя асфальт настелили?

- Пусть едет на пятьдесят третий, - раздался вдруг сзади знакомый требовательный голос. - А нам выписывайте путевки на шестьдесят второй.

Владимир обернулся на голос и встретился взглядом с Маконоговым.

«Как комсорг, ты с нами?» - спрашивали Сашины глаза. Он утвердительно кивнул головой.

В те дни осенней распутицы на канале было везде нелегко, а на шестьдесят втором участке и вовсе плохо. Того и гляди, что засосет это серо-бурое месиво. Тогда жди, пока не пришлют на выручку бульдозер или кто-нибудь из товарищей рискнет бросить стальной канат помощи.

Нет, они не рвачи. Каждую свободную минуту возятся у машины. В гараже даже посмеиваться начали, дескать, другие за девчатами так не ухаживают, как эти за своими самосвалами.

Ребята, не обращая внимания, продолжали свое дело. То была великая, всепоглощающая жадность, но не до денег, а до любимого дела, по которому истосковалась душа. В то же время парни со всей щедростью доброго сердца помогали всем, кто мог нуждаться в их помощи. Увидев безнадежно увязший самосвал, останавливались, вытаскивали из плена, без сожаления теряя при этом собственные часы и рейсы.

Владимир смотрел на них и думал о неумении человеческого характера. Казалось бы, они сделали уже все возможное. Самосвал у каждого в отличном состоянии. При любой погоде рейсов у них больше всех. Стало заметно, как многие водители второй колонны подтянулись, не желая отставать от этих ребят в старых солдатский гимнастерках.

Но, оказывается, им и этого мало. Теперь бригаду подавай, чтобы порядка было больше.

Мысль о создании бригады для Владимира не нова. Об этом он уже думал не раз. Практически бригада давно существует: путевки они стараются брать на один объект, почти ежедневно подводят итог смены. Остается только узаконить то, что сложилось само собой.

- Что ж, проголосуем, - Владимир поднимает обе руки. - Кто «за»?

Все смеются.

- Вижу, возражений нет. Принимается единогласно. А бригадира как избирать будем? Открытым голосованием или тайным?

- Зачем избирать? - подает голос молчавший до сих пор Николай Чепурной. - Мы уже все обсудили. Бригадиром будешь ты.

- Это почему же?

- Ты - комсорг, тебе и начинать...

Предложение Макогонова и его друзей нашло поддержку у руководителей автобазы. Вместе с демобилизованными солдатами в нее вошли и желающие из местных ребят. Это были Александр Глупышев, Алексей Петухов, Александр Енин и еще несколько человек. А возглавил ее секретарь комсомольской организации автобазы Владимир Лущик.

Вскоре о бригаде заговорили на всех участках. Появились «молнии» и «боевые листки», призывающие строителей работать так, как бригада Лущика.

Поводом к этому послужило одно событие.

... Январь злился. По ночам звонко трещали деревянные стены общежитий, а утром шофера с трудом разогревали остывшие моторы.

В один из таких дней бригада почти полсмены провозилась в гараже. Последняя машина вышла на линию только к обеду. Как ни старались, а до нормы в тот день так и не дотянули.

Вечером Владимир предупредил:

- Сегодня на ночь заправиться чистым керосином.

Предчувствие не обмануло бригадира. Наутро ртутный столбик упал до минус сорока. Заиндевелившие самосвалы сиротливо стояли на площадке. Вокруг была странная непривычная тишина.

Зато в диспетчерской табачный дым висел над головами сизым облаком, было тесно и шумно. Водители собрались в ожидании главного инженера автобазы Алексея Никандровича Серегина. Он должен был произнести окончательный приговор.

Серегин пришел хмурый, невыспавшийся, прямо с порога объявил:

- Шабаш, хлопцы! На сегодня отвозили.

- Почему?

- День активированный. На сорокаградусном морозе не работаем. Техника не выдерживает.

По комнате пронесся одобрительный шепоток:

- Знай себе отдыхай.

- Техника тут ни при чем, - поднялся Владимир. - Как же в Заполярье работают? Там и ниже сорока бывает.

Сразу загудела вся комната.

- Сравнил, тоже...

- Заполярье...

- Там, может, машины другие...

- Машины такие же, - усмехнулся Лущик, - а вот люди не боятся носы отморозить. Что, месяц будет такой холод, так месяц будем стоять? - он кивнул своим ребятам, молча слушавшим этот неожиданный словесный поединок:

- Пошли, ребята.

- Зря, Володя, в бутылку лезешь, - примирительно заговорил Серегин. - Я тоже не враг производству. План-то с меня спросят. Но сегодня и в самом деле машины не завести. Вот смонтируем пароподогреватель, тогда легче будет.

- И без него при желании можно выход найти.

Он вышел на площадку. А через несколько минут к изумлению всех шоферов и самого Серегина двадцать самосвалов выехали за ворота гаража.

Экскаваторщик встретил их недоверчивой улыбкой:

- Думал, не приедете. Хотел уже домой уходить. Ну что, начнем?

- Начнем, - кивнул Лущик и первый подъехал под ковш.

В этот день, как обычно, они сделали по сорок рейсов. А назавтра почти все машины колонны вышли на линию.

С лета 1958 года стройка начала набирать темпы. Прибывали люди, техника. Сразу резко вырос фронт работ. Теперь над котлованами первого и второго шлюзов круглые сутки не смолкал рев механизмов, не гасли зарницы электросварки.

Одновременно с выемкой грунта на канале началось возведение одиннадцатой и двенадцатой плотин и примыкающих к этим двум гидроузлам оградительных дамб.

Лушиковцы (так теперь называли бригаду Владимира) были закреплены за одиннадцатой плотиной. Среди многочисленных самосвалов, непрерывно сновавших на площадке будущего основания земляной стены, их мазы можно было легко отличить. Над кабинами трепетал на ветру красный вымпел: «Победителю в социалистическом соревновании».

Осенью бригада выступила инициатором наиболее полного ис-

пользования технических возможностей механизмов. Началось с предложения Александра Глупышева. Стремясь увеличить нагрузку на рейс, Глупышев предложил нарастить борта кузова. Это позволило бы брать из-под драглайна не три, как прежде, ковша, а четыре.

- Ведь мы все время работаем с недогрузом, - говорил он Луцику. - На коротких расстояниях это еще куда ни шло. Можно наверстать оборачиваемостью. А вот двадцать километров идти налегке непростительно.

Посоветовались с механиками. Те не только одобрили, но и рекомендовали всем водителям мазов сделать то же самое.

Ежедневная вывозка песка выросла сразу на несколько сот кубометров.

По рекомендации парткома стройки инициатива шоферов была подхвачена затем бульдозеристами, экскаваторщиками, крановщиками.

Это событие совпало с началом другого движения, всколыхнувшего сразу всю страну - с началом соревнования за коммунистический труд.

В бригаде эту новость, как обычно, сообщил утром Саша Енин, тот самый Саша, который за свою постоянную осведомленность во всех внутренних и международных событиях был метко прозван ребятами «комиссаром».

Он был явно огорчен тем, что родилось это движение не у них, не на Волго-Балте, и вообще не у строителей, а у железнодорожников. Но то, что оно все-таки родилось, было здорово, и он предлагал немедленно подхватить его.

- У них не обязательства, а заповеди, - частил Енин. - Например, не отказываться ни от какой работы - выгодна она или невыгодна, тяжела или легка...

- Ну, с этим у нас давно уже никаких проблем... - отозвалось сразу несколько голосов.

- Учиться, добиваться самой высокой производительности, - продолжал «комиссар», - никогда не проходить мимо фактов пьянства или хулиганства... Но самая главная их заповедь: один - за всех и все - за одного. Если один кто-то лодырничает - позор для всей бригады; один прогулял - пятно на всех; один допустил брак - отвечает вся бригада...

- А что, ребята, не включиться ли и нам в такое соревнование? - спросил Владимир, когда Енин закончил свой страстный монолог. - Оно будет куда интересней и содержательней всех прежних.

- Потянем ли? - усомнился всегда осторожный и осмотрительный Глупышев. - Тут не только проценты смотреть будут. Главное, чтобы душа у человека правильная была!

- Давайте подумаем, - не сдавался Лущик. - Дня через два соберемся вместе и обсудим. Пусть каждый к этому времени обдумывает свои соображения.

Собрание проводили после смены прямо в гараже. В главном мнении членов бригады было единодушным: с этого дня их девизом должен стать принцип - «один за всех и все за одного».

Разногласия возникли при обсуждении обязательства. Первым пунктом Лущик предложил записать: довести пробег машин без капитального ремонта до ста тысяч километров.

- Перехватил, бригадир...

- Сто тысяч километров - это два с половиной раза вокруг экватора! Не много ли?

- Будем беречь машины, снизим производительность...

- По нашим дорогам это практически невозможно...

- Возможно, - неожиданно для всех поддержал бригадира Александр Глупышев. - У некоторых из нас уже по семьдесят с лишним есть. Разумеется, следить придется больше, но пройти еще тридцать можно.

- А выработка?

- Если ездить с умом, не снизится.

В бригаде хорошо знали основную особенность характера этого невысокого худощавого человека. Он никогда не принимал скороспелых решений. А сели уж что предлагал или утверждал, то не сомневался в целесообразности и осуществлении этого предложения.

Пункт о ста тысячах был записан в обязательстве...

Так первая бригада шоферов стала и первым коллективом на строительстве, борющимся за право называться коммунистическим.

...Пассажирский поезд Архангельск - Вологда - Москва увозил в столицу делегатов XXII съезда партии.

Лущик сидел в купе своего вагона и неотрывно глядел в черный квадрат окна. Навстречу ему бежали огни городов и поселков. Колеса выстукивали свою привычную веселую песенку. Несмотря на поздний час, спать не хотелось. Голова была совершенно ясная, мысли неслись со стремительной быстротой.

Владимир как бы заново переживал все, что было связано у него со строительством. Организация бригады, вступление в партию, перекрытие реки...

После перекрытия в октябре 1960 года бригада дала слово до 25 декабря вывезти в тело одиннадцатой плотины 65 тысяч кубометров песка. Выполнили... Правда, на несколько дней позже. Так ведь в этот срок вклинилась еще работа на двенадцатой плотине, куда в срочном порядке отправили на прорыв.

К этому слову в бригаде, кажется, уже все привыкли. Как какой-то аврал, посылают их. Работали на очень трудном участке - на выемке грунта из котлована будущей нижней головы третьего шлюза. Несмотря на полное бездорожье, делали больше нормы. Но вскоре выяснилось, что на четвертом шлюзе - прорыв, грозящий остановкой всех работ. И бригаду перебрали на четвертый...

День строителя шестьдесят первого года стал для бригады особым праздником: накануне им было присвоено высокое звание бригады коммунистического труда.

А с того момента, как председатель счетной комиссии областной партийной конференции объявил результаты тайного голосования, Владимира уже не покидало тревожное чувство беспокойства. Он ехал на съезд не просто как Владимир Лущик. Он был частицей огромной стройки. Вместе с делегатским мандатом на него ложилась ответственность не только за дела бригады, но и в целом за все строительство. Там, в зале, где соберется свыше шести тысяч посланцев партии, его могут спросить о делах на Волго-Балте. И он должен будет ответить, почему, несмотря на первый успех, строители все еще не выполняют план по укладке бетона, почему медленно разворачиваются работы на двух других гидроузлах, почему... почему... Он задавал себе тысячи этих «почему», пытаясь проанализировать и осмыслить в целом весь ход работ на 360-километровой трассе.

Вернувшись из Москвы, Владимир первые дни не знал, как растянуть сутки, чтобы ответить на сотни вопросов, которые ему задавали люди. Его приглашали не только строители, но и колхозники близлежащих сел, ждали в рабочих клубах лесопунктов. Расспрашивали о выступлениях делегатов, о новой Программе партии, о Дворце съездов, просили рассказать о

встречах с Юрием Гагариным и Германом Титовым и просто о Москве.

А он спешил в бригаду. Теперь она работала в котловане шестого шлюза.

- Опять на самый трудный участок, - не без гордости сообщил Владимиру Глупышев, остававшийся на время его отсутствия за старшего в бригаде.

Самый трудный... Что ж, с коллектива, называвшегося коммунистическим, и спрос по большому счету. Но шестой шлюз был не просто трудным объектом. Это был необычный объект. По своим размерам он должен был в полтора раза превзойти все остальные. А времени на его сооружение оставалось меньше, чем на любом другом - всего два года. Поэтому, если на третьем в свое время можно было подождать, пока мороз обуздает немного коварство грунтовых вод, и только потом пускать в котлован механизмы, то на шестом такой возможности не было.

Когда лущиковцы появились на строительной площадке будущего гиганта, здесь не было еще ни одного стержня арматуры, ни одной бетонной плиты, не было даже настоящего котлована. Десятки тысяч кубометров грунта предстояло вынуть, прежде чем в основание днища камеры сможет лечь первый кубометр бетона.

Все больше механизмов скапливалось в котловане. Рядом с экскаваторами-драглайнами встали мощные трехкубовые «уральцы». Один из них каким-то чудом притулился на узкой площадке почти отвесной левой стенки.

«Лихач какой-то», - с неприязнью подумал Владимир, наблюдая, как экскаваторщик быстро разворачивает стрелу. Но подъехав поближе, вдруг широко улыбнулся и приветливо помахал рукой. Из кабины на него смотрели ясные, такие же как у Александра, голубые спокойные глаза машиниста. Это был средний брат Глупышева, Борис. В их семье стало уже традицией: демобилизовавшись из армии, братья один за другим шли на стройку. Вот уже и третий - Евгений - появился в гараже. Работает электриком и одновременно учится на курсах шоферов. Он мечтает не отстать от старших, которые считаются на стройке высококвалифицированными механизаторами.

- В крови у нас это, наверное, - сказал однажды Александр, - всех к технике тянет.

Борис сделал несколько пробных поворотов стрелы и выключил двигатель.

- А я уже, было, подумал, лихач какой-то покрасоваться захотел, - признался Владимир. - Не боишься перевернуться?

- Нет, стою прочно. Ко мне?

- К тебе. Всей бригадой. А вам впору семейную бригаду организовывать. Бригада братьев Глупышевых, а! Здорово, неправда ли?

- Думали уже. Маловато нас еще пока. Вот Юрий отслужится, тогда посмотрим. Да ведь и ты Саньки не отдашь. Кому бригаду ломать хочется.

- Ни за что не отдам. Он и нам очень нужен, - рассмеялся Владимир и пошел к машине.

Однако отдавать все же пришлось. Правда, не Глупышева, но других таких же отличных ребят. Еще когда начинали соревнование за коммунистический труд, решили, что каждому нужно учиться. Кто пошел на курсы повышения классности, кто в вечернюю школу, а Петухов и Волков - на курсы по освоению второй специальности. Стали крановщиками. Теперь их переводили на автокраны.

- Так у меня и от бригады ничего не останется, - пошутил Владимир.

- Что-то я не заметил, когда ты эгоистом стал, - в тон ему ответил начальник колонны. - Не волнуйся, еще несколько человек возьмем, но часть оставим. А тебе пополнение дадим. Из молодежи.

Обещанное пополнение пришло только весной шестьдесят второго года. По призыву ЦК комсомола Украины на Волго-Балт приехала большая группа механизаторов. Были среди них и шофера.

Как-то после смены к Лущику подошла дежурная по гаражу:

- Тебя начальник зовет.

- Зачем?

- Не знаю. Велел, как приедешь, сразу сказать, чтоб зашел к нему.

В кабинете, кроме начальника колонны, было еще несколько незнакомых парней.

- Принимай, бригадир, молодцов, - он кивнул в сторону ребят. - Надеюсь, останешься доволен.

- Вот и хорошо, - обратился Владимир к стоявшим, -

давно вас ждем. Думаю, что вам на стройке понравится. Только одно прошу не забывать: бригада наша коммунистической зовется, а вы теперь ее члены.

- Все понятно, - сразу за всех ответил паренек, отрекомендовавшийся Василием Маренко.

Новички и впрямь решили с первых дней не уступать ветеранам прославленной бригады. С каким-то артистическим искусством, лавируя между лужами, водил свой МАЗ Николай Бабаев. В таблице учета производительности против его имени прочно укрепилась цифра 150%.

А вскоре произошел случай, о котором потом долго помнили в колонне.

... Накануне Николай работал с каким-то особым подъемом. Экскаватор не задерживал, поэтому самосвалы останавливались только на 30-40 секунд под погрузку. Николай мурлыкал мелодию популярной песенки про фронтового шофера и наблюдал, как бежит под колеса рыжая лента дороги. Руки свободно лежали на баранке. Казалось, машина сама знает, куда ей сворачивать.

Когда вечером подсчитал рейсы, оказалось ровно две нормы.

Утром, садясь в машину, он услышал, как кто-то рядом негромко сказал:

- Хорошо ему рекорды ставить. Самосвал как новенький. Попробовал бы на моей развалине...

Уже нажав было на стартер, Бабаев вдруг опустил рычаг и спрыгнул с подножки.

- Напрасно на машину жалуешься. Она не виновата. Знаешь пословицу: каковы сами, таковы и сани. И на твоей при желании можно работать.

- Говорить всегда легко, - огрызнулся парень.

- Зачем говорить. Можно и на деле. Давай сяду на твой самосвал, и ты убедишься.

Парень от удивления даже рот раскрыл.

- Меняться? Ты это всерьез?

- Шутить не люблю и некогда. Жаль, правда, отдавать тебе свою, все равно добьешь и ее. Но так и быть. Вот тебе ключи и путевка. Перепиши у диспетчера.

Подошли свои ребята.

- Ты что, всерьез решил меняться? - с тревогой спросил Маренко.

- Что вы как попуган заладили - всерьез, всерьез? - рассердился Николай. - Уже и ключи отдал.

- Ну и зря. Не дело затеял.

Маренко поддержали остальные.

- Что бригадир скажет?

- Решил бригаду подвести?

- На этой колымаге и не заработаешь ничего...

- Все будет в порядке, - улыбнулся Бабаев. - Эй, парень, скажи хоть, что в первую очередь ремонтировать нужно?

- Все, - уже издаലെка крикнул тот. - Она вся не в порядке.

- Сам ты не в порядке, - сердито заворчал Николай, - на метле бы тебе ездить, а не на машине.

Ребята уехали, а он остался в гараже. По винтику разобрал двигатель и ходовую. На ремонт ушло три дня. А когда в первый день после ремонта вечером подвел итог, получилось почти полторы нормы.

Все лето и осень не вылезали из котлована. Уже поднялись первые блоки стен камеры, а на месте нижней головы все еще стояла желтовато-серая гора. Эта глина, щедро одобренная подземными водами, едва поддавалась усилиям ковша, прилипла к кузову, заставляла буксовать колеса. Шофера ворчали, вспоминая и бога и черта, таскали друг друга тросами и возили, возили, возили...

Николай уже давно забыл и наверно не вспомнил бы о том, что у него когда-то был другой самосвал, если б однажды у столовой на него не наскочил МАЗ.

- Ненормальный, что ли? - крикнул Бабаев, едва успев отпрянуть в сторону. Поднял глаза и увидел знакомое лицо.

- Привет, друг, не узнаешь? - спросил шофер.

- Узнаю, - все еще сердясь, проворчал Николай. - Все лихачишь?

- Нет, это нечаянно, честное слово, - очень серьезно ответил парень. - Можешь посмотреть машину. А здорово ты меня тогда: каковы сами - таковы и сани! Здорово!

- Ну, молодец, если понял. Будь здоров.

И он уехал в котлован...

А теперь они снова отправлялись на прорыв.

Выехали на рассвете. Метель, бушевавшая уже несколько суток, не унималась. Сквозь сплошную снежную завесу едва можно было различить верхушки придорожных деревьев. И все-таки пока ехали лесом, было легче. Ориентир простой - там,

где нет деревьев, там дорога. Но к исходу вторых суток лес кончился. Ехать дальше в темноте было рискованно. Никто из них не знал местности.

Лушик остановил свою машину и подождал, пока подтянется вся колонна.

- Подождем рассвета, - сказал он подошедшим шоферам. - Только не спите. Обморозиться можно.

Легко сказать - не спите. Но как это сделать людям, которые уже двое суток в пути. Иззябшие и уставшие, они прямо с ног валятся. Владимир сам только с величайшим напряжением воли заставляет разжиматься свинцовые веки.

Проваливаясь по пояс в снег, он идет от машины к машине.

- Вася, проснись. Обморозишь лицо. Слышишь?

Приходится тормошить за плечи. Наконец, шофер поднимает голову, трет лицо.

Луч фонарика снова врывается в темноту. Вокруг вост, свищет, хохочет и стонет метель.

- Ну и погодка, чтоб тебя... - беззвучно ругается Владимир. - Будто все черти ада разом покинули преисподню, собрались здесь и закужились в своей неистовой сатанинской пляске...

До Шексны добрались только на исходе шестых суток. Еще издали увидели в снежном тумане тысячи огней. Там был гидроузел.

Их уже ждали. Диспетчер сам отвез их в общежитие, по дороге наскоро обрисовав положение на плотине:

- Самосвалов на участке накопилось много. С вами уже больше четырехсот будет. Но суточный график вывозки песка все еще не выполняется.

- Сколько рейсов в день делают мазисты?

- По-разному бывает. Иногда и до двадцати пяти - двадцати восьми выскочит. Но в среднем - 15-20.

Утром Владимир собрал бригаду.

- Задача такова - тридцать рейсов в день.

- По утрам будем много времени терять на разогрев, - заметил кто-то из ребят.

- А мы дежурство установим. Пока стоят морозы, будем ночью через каждые два часа двигатели прогревать.

На следующий день у столовой появилась «молния». Комсомольский прожектор сообщал, что «прибывшая на помощь

шекснинцам бригада Лущика обязалась ежедневно делать по тридцать рейсов. В первый же день все шофера выполнили свое задание».

Тридцать рейсов... Многовато. Столько еще никто не делал. Поэтому наиболее недоверчивые справляются у учетщиц. Верно. Тридцать. Значит, возможно.

Через несколько дней появляется еще одна «молния». «Товарищи! Алексей Чистяков сделал вчера из Иванцевского карьера на плотину тридцать два рейса! Даешь плотину!»

Шекснинцы довольны. Переплюнули даже такую прославленную бригаду. А Лущик за обедом говорит своим ребятам:

- Прожектористы здесь молодцы. Смотрите, сколько «молний» и «сигналов». Сегодня двое из штаба в карьере были. Наблюдали, как погрузка идет, не задерживаются ли машины под экскаваторами. Нашим не мешало бы поучиться у этих ребят.

Не знаю, какими уж неисповедимыми путями удалось корреспонденту строительной многотиражки разыскать по телефону Лущика в Шексне, но в одном из первых мартовских номеров «Строителя Волго-Балта» (газета выходила всего два раза в неделю) появилась небольшая заметка, в которой Владимир сообщал о работе бригады и обещал, что «коллектив постарается закрепить свои успехи и до конца командировки» не снизит производительность.

Командировка лушиковцев закончилась 20 марта. Бригада засобиралась домой. А вслед за ней в Вытегру из Шексны прилетело письмо. И хоть написано оно в форме скучного официального документа, я все же рискну привести из него несколько абзацев.

«Шоферы оставили о себе хорошую славу. Выработка на каждую автомашину составила 1,5 нормы в сутки...

В бригаде ежедневно подводились итоги работы, и каждый из членов бригады знал результаты своего труда. Вымпелы «Передовику соревнования» удерживали водители А. Самкин и В. Полухин.

По итогам февраля и двух декад марта вымпел «Лучший шофер» завоевал Александр Филев.

Очень напряженно также трудились А. Енин, В. Маренко и другие. Бригадир В. Лущик умело организовал труд членов бригады.

Руководство стройуправления выражает членам бригады ком-

мунистического труда горячую благодарность и желает им хороших успехов в труде на объектах северного склона строительства».

Письмо девятое

На Шексне.

Весна 1963 года

Тревожные вести из Шексны начали поступать еще в январе: отставание по бетону, отставание по земляным работам.

В феврале «долги» строителей еще выросли.

Сегодня, анализируя дела тех дней с высоты своего нынешнего опыта, я понимаю, что происходившее на гидроузле было вполне объективным явлением, то бишь иначе при тех обстоятельствах быть не могло. В течение нескольких месяцев коллектив, ну, для пущей правдивости скажем - основная его часть (лентяи и рвачи всегда были, есть и будут в любом обществе, при любом строе), - работал с величайшим напряжением всех физических и моральных сил. В таком состоянии люди могут находиться месяц, два, пять, но не бесконечно. До предела сжатая пружина все равно рано или поздно распрямится и, если не уберечься, больно ударит...

Все это я понимаю сейчас, спустя уже более четырех десятилетий после тех событий. А тогда, в феврале-марте шестидесят третьего, мотаясь по Вытегорскому району, занимаясь то лесозаготовками, то стойловым содержанием скота, а в перерывах между такими командировками - и объектами северного склона Волго-Балта, я внимательно следила за публикациями о делах шекснинцев и мысленно задавала вопросы тамошним знакомым мастерам и прорабам: «Что у вас случилось, ребята?»

В десятых числах марта мой коллега из промышленного отдела В. Синайкин провел рейд по объектам гидроузла. Был у нас тогда такой метод подготовки критического материала. Корреспондент подбирал несколько человек из числа рабочих, профсоюзных активистов, иногда даже представителей со смежных предприятий, беседовал с ними, с кем-то даже проходил по цехам или строительным площадкам, заручался их согласием поставить под материалом свою подпись. В газете появлялась

коллективная критическая корреспонденция. Она должна была вызвать особую тревогу у руководителей всех рангов и соответствующую реакцию на «выкрытые недостатки».

Так вот рейдовая бригада В. Синайкина, вооружившись плановыми цифрами и сопоставляя их с действительным положением дел, констатировала: у шекснинцев отставание по всем показателям. Однако ответа на главный вопрос - в чем причина этого отставания? - она так и не дала. А дежурные призывы: «поднять темпы работ...», «повысить производительность труда...», «мобилизовать все силы...» - особых эмоций у строителей не вызвали. В этом вскоре убедилась воочию.

В двадцатых числах марта мне было предписано переехать в Шексну и оставаться там до пуска гидроузла. Это значит, если верить «в последний раз уточненному и уплотненному» графику, - до 10 мая. Именно 10 мая шлюз должен был пропустить первые суда.

Никто тогда даже представить себе не мог, какое испытание на прочность нервов, характеров и физических сил готовит шекснинцам природа, и как в очередной раз будут сорваны все графики.

Но испытания еще впереди, а пока мне нужно «вживаться» в обстановку.

В первый же день выясняю: хуже всего дела на шлюзе. Ни одна башня управления не закончена. Палы еще бетонируются. Отсыпка пазух не завершена. Монтажники наступают на строителей: «Дайте нам фронт работ! Мы ведь крайние в цепочке, спрос потом будет с нас...»

Причина? Самая банальная: несогласованность между руководителями разных служб. Ведущие специалисты стройуправления не осуществляют своей главной функции - не координируют работу огромного коллектива.

Очередное воскресенье объявили рабочим днем. Но с бригадами не поговорили, не посоветовались. В результате - одни пришли на свой объект, другие предпочли отдыхать. Арматурщики бригады И.Г. Галюченко до полудня просидели без дела: нечего было устанавливать и сваривать: не подвезли армофермы. Шофер А.И. Смирнов, которого вызвали возить бетон на вторую секцию правой палы шлюза, почти всю смену просидел в вагончике, нечего было возить: неполадки на бетонном заводе...

Перелом в ситуации наступил к середине апреля. Как и

в осенние дни шестьдесят второго, на пусковой объект с северного склона переехало почти все руководство стройки. Тут опять и Хмельницкий с главным инженером П.Д. Батунером, и главный механик Волгобалтстроя Ю.И. Марков, и главный технолог М.З. Гусинский. Начальник стройки привез с собой ряд специалистов с гидроузлов. На помощь старшему прорабу шлюза Е.К. Нестерову, которому по молодости лет не хватает опыта организовать работу большого коллектива, и характера, чтобы спросить, а где надо и потребовать с людей ответственности за порученную работу, - направили главного инженера 418-го стройуправления Юрия Александровича Леванова.

Тот мартовский рейдовый материал «Красного Севера» возымел все же, пусть и косвенное, но положительное действие. Он вызвал тревогу у руководства области. Обком партии, озабоченный возможным срывом начала навигации, обратился к коллективу треста «Череповецметаллургстрой» с просьбой помочь гидростроителям. В Шексну прибыла комплексная бригада Ю.А. Волкова. Расчет был на человеческий фактор. И он вполне оправдался. Приехавшие работали напористо: нельзя же уронить марку череповецких строителей.

- Молодцы, - сказал мне о них Леванов. - Они каждый день сдают под бетон готовый блок. Бетонирование второго яруса правой верхней палы закончено на два дня раньше графика. Это их заслуга.

В левой верхней башне управления шлюза тоже работают череповчане - бригада плотников В.П. Пасхина. Они ставят опалубку на опоры несущего перекрытия. Эти опоры нужно забетонировать как можно быстрее. Пусть даже кирпичная кладка немного отстанет, но если будут готовы опоры, можно установить плиты перекрытия и начинать монтаж оборудования.

- Плотники тоже работают отлично, - говорит Юрий Александрович. - Еще смена - и опалубка будет готова.

Он достает записную книжку, делает какие-то математические расчеты, потом продолжает:

- Бетонировать можно будет сразу два блока. Этим мы сэкономим целую неделю. Молодцы - череповчане!

Такие оценки не оставались незамеченными. У шекснинцев вышло самолюбие, дескать, чем мы хуже? Мы тоже умеем работать.

В общем, к двадцатому апреля настрой коллектива был уже совсем иной...

А двадцать первого...

Впрочем, все по порядку.

... Началось с того, что на берегу у котлована ГЭС кто-то отчаянно закричал: «Земснаряд сорвало!» Все, кто в этот воскресный вечер был на строительной площадке, поднялись на откос. Земснаряд, что осенью, после перекрытия, речники поставили на прикол в километре от котлована гидростанции, теперь сорванный с якорей, подпираемый льдами, медленно двигался прямо на сооружение. Влекомые огромными глыбами льда вместе двигались понтоны, катера, брандвахта - все хозяйство землечерпателей, уже подготовленное к началу навигации.

Алексей Степанович Хмельницкий вышел из вагончика, заменявшего операторскую тут же на дамбе, и быстро отыскал глазами коренастую фигуру главного механика стройки. Тот о чем-то говорил с Тюрмаковым, все время показывая в сторону земснаряда.

- Нужно задержать их как можно быстрее, иначе... - Хмельницкий не договорил, только перевел тревожный взгляд с каравана на здание станции.

Марков и Тюрмаков поняли его мысль. Вода уже начала рвать укрепления между понтонами. Если вся стальная громада будет продолжать свое движение, то вместе со льдом в турбинные отверстия станции затащит и понтоны. Там лед и железо образуют пробку, и тогда - катастрофа. Вода начнет быстро заполнять котлован, размоет еще не укрепленные откосы сопряжений, пойдет через здание, разрушая верхние временные строения, незаконченные блоки.

Задержать! Но как? Нужны люди и особенно механизмы. А на ГЭС и шлюзе работает только по одному звену бетонщиков.

Тюрмаков увидел сменного мастера Туровца.

- Слушай, Петро! Что тут происходит, видишь сам. Садись на дежурную машину - и в поселок. Срочно нужны люди.

На другой машине уехал за людьми и тросами секретарь парторганизации И.А. Виноградов. Он забежал в клуб, остановил киносеанс. Как можно спокойнее объявил:

- Всех механизаторов Тюрмаков просит немедленно прийти на ГЭС.

Из клуба направился в молодежные общежития.

Четверть часа спустя к площадке уже бежали люди. Многие успели даже переодеться. Сердин, Столяров, Канонец и еще несколько человек бросились к бульдозерам. Через не-

сколько минут машины стояли как танки перед боем. К ним спешно привязывали длинные концы тросов.

Первая попытка задержать земснаряд окончилась неудачей. Подталкиваемый льдами, набирая скорость, он продолжал зловеще двигаться на людей. Только теперь вперед вырвались более легкие понтоны, и вся их вереница вместе с укрепленными на них трубами была уже совсем близко.

- Ребята, вязать понтоны, - крикнул Марков, когда они достигли подпорных стенок станции.

Шесть смельчаков: старший прораб станции Александр Пигалев и его рабочие - Анатолий Шоничев, Анастас Беляев, Александр Виноградов, Владимир Меньшиков и Степан Бекша - первыми прыгнули вниз.

Кто-то вскрикнул, кто-то закрыл лицо руками. Казалось, время вдруг остановилось. Вот им с берегов бросили троса, один конец которых был укреплен на бульдозерах. Рискуя каждую минуту быть сброшенными в воду, затертыми льдами и железом, они связывали понтоны. Вокруг них яростно ревела и клочкотала быстрина, с грохотом ударялись о металл ледяные глыбы. Белые длинные языки волн захлестывали понтоны, грозясь унести с собой все, что попадало на их пути. В этом оглушительном, непрерывающемся реве и лязганье с трудом можно было расслышать человеческие голоса.

Внимание всех было приковано к этой шестерке. Между тем ударом льдины пробило корпус плавучего крана, стоявшего у верхней подпорной стенки. Он начал быстро погружаться в воду. Это заметили бетонщики, стоявшие на блоке. Они ринулись вниз. Кран нужен был каждый день, каждый час, всем. И они решили во что бы то ни стало отстоять его. Воду откачивали до тех пор, пока пробоина не была заделана.

Вскоре прибыла помощь. Это Виноградов привел из общестий молодежь. Приехали и взрывники. Разместившись в метрах трехстах от здания станции, они небольшими зарядами начали дробить лед. На понтонах теперь работала большая группа людей. Среди них я увидела и главного инженера гидроузла Николая Даниловича Пехова.

Около двух часов продолжался этот невиданный поединок со стихией. Наконец, все понтоны были связаны. Поперек русла теперь лежала своеобразная заградительная цепь, оба конца которой удерживали на берегу бульдозеры. Таким образом были защищены турбинные отверстия.

Люди поднялись на берег. Но никто не уходил. Троса натягивались и скрипели. Бульдозеристы ни на минуту не отпускали рычаги тормозов. От напряжения побелели пальцы, но механизаторы только еще крепче сжимали металл.

В три часа ночи - новая тревога: на некоторых бульдозерах ослабели тросозажимы. Возникла угроза обрыва. Шофера, экскаваторщики, сменные механики - все, кто хоть немного умел обращаться с гаечными ключами, бросились крепить троса.

Так до утра никто и не покинул площадку. Строители стояли, готовые каждую минуту вступить в новую схватку со стихией.

К утру основная угроза миновала. Понтоны связали еще раз, чтобы они могли устоять против все прибывающей воды. Остальное доделают хозяева земснаряда. Их уже вызвали в Шексну. Им убирать все обломки, очищать акваторию.

Строители разошлись, чтобы поесть, переодеться и снова вернуться к станции, к шлюзу, к обычной своей работе. А я засела за срочный репортаж в номер...

День спустя в семьдесят шестом (отводящем) канале увидела Толю Гадзала. Удивилась: что делает здесь старший прораб арматурного двора? От Володи Борисова я уже знала, что вскоре после перекрытия реки Анатолий был переведен на арматурный двор.

- Сейчас, - уточняет он, - я причалом занимаюсь.

- Ты - мой должник...

Изумление такое, словно я с луны свалилась.

- Ты еще осенью обещал мне рассказать о происшествии на сто девятнадцатой дамбе, - напомнила я.

- Так то ж случай из разряда курьезов.

- Тем лучше. Не так уж часто в мой блокнот попадают курьезы.

- Зачем они тебе?

- В журналистскую копилку. Когда-нибудь перечитаю свои записи и вспомню эти годы.

- Ох, и хитрющая ты... Ладно, если к концу смены будешь здесь, расскажу. Сейчас некогда, честное слово. Сама видишь, что здесь делается.

И он ушел.

В канале было тесно от скопления механизмов и людей. Еще не завершена выемка грунта, а уже начали возводить устой

причала: планируют, зачищают и крепят откосы. Кажется, весь коллектив гидроузла переместился на этот в общем-то небольшой участок.

На этот раз Толя сдержал слово. Освободился он, правда, не сразу после смены, а значительно позже. Нужно было уточнить задание тем, кому предстояло работать вечером, поговорить с мастером, проверить, как выполнены заявки на механизмы и необходимые материалы. А когда мы, наконец, выбрались из котлована и направились к поселку, я услышала не столь курьезную, сколь поучительную историю.

... Это произошло весной прошлого года, через две недели после того, как его перевели с ГЭС в земляное прорабство.

Анатолий закрывал наряды и нервничал. Как будто и объемы большие выполнили, а сколько ни листал нормативный справочник, заработок у бригады получился низкий. На душе скверно. Чувствовал и свою вину. Нужно было настойчивее требовать механизмы. Наука на будущее хорошая. Вот только как бригаде объяснить? Были бы мужчины, с теми разговаривать легче. А тут - одни женщины. Начнутся слезы, жалобы. А что уж он абсолютно не выносит, так это женские слезы.

Все, что угодно, мог предположить Анатолий, но только не то, что произошло в действительности два дня спустя. Направляясь на дамбу, он еще издали услышал голоса. Работая, женщины разговаривали громче обычного. Было похоже, что они о чем-то возбужденно спорят. Заметив его, отложили в сторону лопаты и носилки, сгрудились в кружок и настороженно замолчали. Впереди всех - бригадир. Она постарше остальных, поэтому в бригаде ее зовут просто тетя Лида.

«Как атаман», - подумал он, глядя на ее крупную мускулистую фигуру.

- Что это вы работу прекратили? - спросил он, поздоровавшись.

- Тебя ждем, мастер, - выкрикнул кто-то из-за спины Рыбалко.

- А зачем меня ждать? Разве не знаете задание на сегодня?

- Знать-то знаем, да вот с тобой поговорить хотим. - Рыбалко сделала шаг вперед. - Ты что ж это, мастер? Как наряды нам закрыл? - Бригадирша говорила спокойно, но в каждом слове ее он улавливал затаенный гнев.

- Что заработали, то и закрыл...

Дальше женщины не дали ему говорить.

- Ах, что заработали...

- А ты дал нам возможность заработать?

- Кто виноват в том, что песок и гравий подвозят с перебоями?

- Камня и вовсе нету...

- Он думает, что камень мы в подолах носить будем...

Они кричали все сразу, отчего над дамбой стоял невообразимый шум. Распалаясь все больше, они двигались на него, размахивая руками.

«А ведь так и поколотить могут», - подумал Анатолий и вдруг со всей отчетливостью представил себе сцену из «Поднятой целины», когда гремяченские женщины, требуя от Давыдова ключи, били его со всей яростью возмущенных женских сердец, а тот, стараясь оттянуть время, отшучивался и уклонял голову от ударов. Анатолий представил, как эти тридцать рассерженных женщин колошматят его, мастера, и улыбнулся.

Они поняли его улыбку по-своему.

- Он еще и смеется над нами, - снова взвился высокий девичий голос. - Бабоньки, проучить его надо.

Это прозвучало уже явной угрозой. Стало не до смеха. Он властно крикнул:

- А ну, замолчите. Расшумелись, как на базаре.

То ли от неожиданности, то ли окрик так подействовал, только женщины разом умолкли и растерянно переглядывались. А Гадзала заговорил спокойно:

- Плохо получилось, знаю. Есть и моя вина. Но ведь и вы не все сделали, чтобы заработать больше. Вспомните, как капризничали: нет бульдозера, не будем работать. Надеялись, что мастер потом среднюю как-нибудь натянет. Так вот, давайте договоримся сразу и навсегда: никому ничего натягивать не стану. Обманывать не собираюсь никого. Ясно?

Он посмотрел на притихших женщин и уже совсем весело добавил:

- Можете меня даже поколотить, ничего от этого не изменится.

И ушел. Больше разговор о заработках в этой бригаде не вставал...

Шли дни. Своим чередом продолжалась подготовка гидроузла к началу накопления водохранилища. «Молнии», «боевые листки», естественно, и газеты то и дело сообщали о рекорд-

ной производительности каменщиков, плотников, шоферов.

А в штабном вагончике день ото дня нарастала тревога. Несколько десятков понтонов вместе с трубами, останки разбитой брандвахты, большое количество других принесенных водой металлических и деревянных предметов скрылись в ту ночь под бурлящими волнами в непосредственной близости от гидростанции. Не было никакой гарантии в том, что быстрое течение не унесло с собой в турбинные отверстия часть этих обломков.

Между тем время спуска донных затворов все приближается. Встал вопрос: свободны ли их пороги? Как проверить? О помощи водолаза не могло быть и речи. Течение воды, особенно на глубине, в несколько раз превышало допустимые для водолазных работ скорости.

Вызвали гидрологов. Они произвели проверку специальными эхолотами и металлическими щупами. Полученные таким образом данные ни в какой мере нельзя было считать точными. Но и они уже указывали, что на пороге двух донных отверстий лежат посторонние предметы. Как установить, что за предметы, сколько их, как они там «расположились», как легче убрать их оттуда? Помочь может только водолаз. Однако существующие до сего времени защитные средства в виде отбойных щитов и колоколов в данном случае не могли гарантировать человеку безопасность. Вот почему группа опытных водолазов, присланная из Ленинградского отделения подводных работ, не сразу смогла дать строителям ответ.

Странно все-таки устроен человек! Кажется, что проще: сказать - спуск невозможен. И не просто сказать, а обосновать, доказать расчетами. Никто не упрекнет в трусости, не потребует невозможного. Но, сказав «нет», водолазы обрекут строителей на невероятные трудности и неисчислимые затраты. Нужно будет построить перемычку, откачать воду из котлована ГЭС, и только после этого можно будет установить, в каком состоянии донные пороги турбинных отверстий. И если они окажутся засоренными, провести их очистку. Потом разбирать перемычку и снова топить здание станции. В этих условиях навигация шестьдесят третьего года уж точно будет сорвана.

Потому-то опытный водолаз, на счету которого десятки самых сложных подводных вылазок, Владимир Георгиевич Ларионов и не находил покоя. Он был в числе тех, кому предстояло сказать последнее слово. Целые дни проводил он на берегу, вспоминая все самое сложное из своей многолетней

практики. Нет, ничего подобного не встречалось.

«И все-таки не может быть, чтобы стихия была сильнее человека», - не сдавался Ларионов, все еще не произнося окончательного приговора.

В какую-то минуту таких раздумий его взгляд случайно остановился на лежащем неподалеку от берега понтоне, на котором сохранилась часть пульповода.

«Труба, - мелькнула мысль. - Труба защитит человека. Из проделанного в ней отверстия можно будет щупом проверить состояние пазов».

Поспешил в штабной вагончик и выложил свои предположения начальнику группы первого эксплуатационного отряда водолазов Ивану Степановичу Белецкому. Тот поддержал его. Одобрili предложение и другие специалисты.

Расчеты по необходимым условиям прочности трубы и конструкции верхнего захватного приспособления быстро сделал инженер М.З. Гусинский. Остальное было доверено электросварщикам Нине Чистяковой и Николаю Туршину.

Через сутки все было готово. На берегу лежала 20-метровая труба диаметром 750 мм. Один конец ее закрывала металлическая сетка. Такая же сетка защитила и окно, прорезанное на полметра выше основания. Десятки придирчивых глаз еще и еще раз проверяли каждый шов.

Утром тринадцатого мая началось опробование. Кран несколько раз опустил трубу в бурлящую стремнину: не будет ли каких-нибудь деформаций, выдержит ли труба огромный напор воды?

Испытание дало положительный результат.

И все же, когда в 15 часов Владимир Георгиевич начал готовиться к спуску, всех охватило напряженное ожидание. Его товарищи - старшина водолазной службы Петр Егорович Царик и водолаз первого класса Николай Иванович Олиференко - сами уже десятки раз побывавшие под водой, сейчас волновались. Ведь подобное устройство применялось в водолазной практике впервые.

В шестнадцать часов подается команда к спуску. Как только труба погрузилась в воду и Ларионов скрылся в ней, все поспешили к небольшому аппарату, который водолазы почему-то называют телефоном, хотя он гораздо больше похож на радиоприемник. Из аппарата доносилось странное шипение.

Наконец, послышался глуховатый голос Ларионова:

- Прибавьте воздуха!
- Уже стало совсем темно.
- Достиг дна.
- Течение несет со страшной силой! - докладывал он с интервалами в несколько секунд.
- Прощупываю металлический предмет. Слышите?

Из аппарата доносятся характерные звуки ударов металла о металл.

- Предмет имеет сферические формы. Лежит на боку. Одним концом упирается в стенку.

Сообщения продолжают поступать. Постепенно всем становится понятно, что этот загадочный предмет - не что иное, как опрокинутый на бок понтон.

Проходит десять минут. Из трубы показывается поблескивающий шлем водолаза. Едва он успевает сбросить с себя тяжеленные доспехи, как его плотным кольцом обступают строители, водолазы, речники и, конечно же, постоянные спутники всех интересных событий - журналисты.

Ларионов доволен. Опыт прошел отлично. Строители получили точную информацию о состоянии порога второго донного отверстия, а в водолазной практике установлена еще одна возможность работы при быстрых течениях.

Спуск повторился на следующий день к четвертому отверстию. Сведения снова неутешительные. Здесь обнаружено большое скопление металлических обломков и древесины.

Единственный выход - чистить. Подается команда закрыть Крохинскую плотину. Через сутки течение уменьшилось. Водолазы приступили к нелегкой работе - очистке донных порогов.

А мне передают приказ редактора: на десять дней выехать в Вытегру и подготовить ряд материалов по весеннему севу и началу сплавных работ.

Задания не обсуждаются. Их нужно выполнять. Да еще и как-то уладить дела с летней экзаменационной сессией в университете. К ее началу я уже явно не успеваю. Редактор пообещал написать официальное ходатайство, чтобы ее мне перенесли на осень.

В непрерывных разъездах по району и области дни летели быстро. Но как только выдавалась свободная минутка, я мысленно переносилась в Шексну, туда, где в эти дни водолазы днем и ночью «вылавливали» из подводного пространства то, что в

апрельскую ночь река затащила в турбинные отверстия ГЭС. Плавающий кран, тот самый, который в день ледохода так самоотверженно спасало звено бетонщиков Панкратова, теперь был центром водолазов. К великой зависти поселковых мальчишек, прибегавших к строительной площадке хоть издали посмотреть на происходящее, на палубе крана ежедневно собиралось много людей. Если б видели эти большие дяди, как горят мальчишеские глаза, с каким вниманием следят они за каждым движением водолазов, то, наверно, были бы добрее к ним и пустили бы их поближе. Но взрослым не до мальчишек. Периодически сменяясь, под водой постоянно находятся два человека. Они строят понтоны и другие предметы, которые кран затем поднимает на поверхность. Гидромонитором и пожарным планом они смывают с порогов ил, камни, щепки...

Не хватало мне в Вытегре и тех вечерних встреч в тесной комнатухе комитета комсомола, которая в предпусковые дни тоже стала своеобразным молодежным клубом. Сюда забегали и на «минутку», чтобы решить какой-то срочный вопрос или с кем-то встретиться, и на целый вечер, когда выпускалась очередная «молния» или подводил итоги очередного рейда «комсомольский прожектор».

В комнате всегда было оживленно, а то и просто шумно, но это никому не мешало решать свои вопросы и делать свое обычное будничное дело.

Особенно интересно бывало после заседаний комитета комсомола. Хоть и поздно заканчивались такие заседания, никто не спешил уходить. По установившейся традиции после заседания начинался разговор на «вольные» темы. Ввел это правило сам секретарь комитета Володя Куликов. Володя очень любит поэзию. Он цитирует несколько строк по памяти и предлагает нам отгадать, какому поэту они принадлежат. В таких случаях завязывается спор. Как правило, он всегда перерастает рамки поэзии, страсти разгораются, а для убедительности никто не щадит голосовых связок.

Так всегда продолжается до тех пор, пока не раздастся возглас Люды Купрейко. Удивительная способность у этой девушки прерывать все на самом интересном месте. В момент наивысшего спора Люда, перекрывая шум своим звонким голосом, спрашивает:

- Ребята, а не пора ли по домам? Завтра рано вставать.

Тогда мы все разом умолкаем, поспешно смотрим на часы

и, выразив искреннее удивление по поводу того, что время уже полночь, расходимся. Спор продолжается, правда, уже не с такой энергией, и на улице, поэтому долго еще в сонной тишине поселка звенят молодые голоса.

...Так случилось и в тот майский день. Куликов, убирая в стол бумаги, как будто между прочим продекламировал несколько строк из «Реквиема» Роберта Рождественского, который он накануне обнаружил в одном из старых журналов.

Сразу же начались догадки, посыпались вопросы. И в этом все нарастающем гуле отчетливо прозвучал грустный голос Купрейко:

- А жаль, ребята, что среди нас нет настоящего поэта. Сколько замечательных строк написал бы он, глядя, как растет гидроузел. Когда-то еще заезжие литераторы заинтересуются нашей стройкой. А ведь это все видеть нужно.

Начавшийся было спор оборвался. Все почувствовали, что Люда высказала вслух то, что втайне уже давно гвоздилось в мозгу каждого из нас.

- Как это нету своих поэтов? - спохватился Куликов. - А ну, Семен, прочти что-нибудь из последних своих творений.

Мы недоуменно переглянулись. Прикомандированный из Ленинграда молодой инженер Семен Кривицкий руководил работами по установке и монтажу механизмов поворотного моста через нижнюю голову шлюза. Веселый, общительный. Мы все ему симпатизируем. Но сейчас мы смотрели на него с нескрываемым удивлением. Вот уж чего не ожидали, так это услышать, что этот постоянно занятый чертежами и схемами человек стихи пишет.

Семен не заставил себя упрашивать. Начал читать негромко и, как все поэты, страшно монотонно. В комнате стояла такая тишина, что слышно было чье-то взволнованное дыхание.

«... Этот месяц - строительный миг.

И трудовые обычные будни

Встают над работающими людьми.

Стройка сражение напоминает:

Ярость и страсть, и безумство атак.

Они привыкли, не замечают...»

И в таком же духе - минут пятнадцать.

Это было что-то очень выпрессованное, похожее на патетическую поэму, в которой все смешалось: и борьба с непогодой, и

неудобства быта, и пафос героического труда. Стихи были более чем слабые, в них было много общих рассуждений, красивых слов и восклицательных знаков, и очень мало конкретных образов, еще меньше глубоких человеческих чувств. Однако слушали внимательно. А когда он кончил читать и обвел всех смущенным взглядом, ожидая, по-видимому, похвалы, то увидел взволнованные раскрасневшиеся лица. Ребята точно впервые посмотрели на себя со стороны, на залитую огнями строительную площадку, где они бывали каждый день, которой уже столько отдано молодых сил и энергии.

Первая опять заговорила Купрейко.

- Здорово, правда! Стихи про нас. - Но ее радость тут же погасла. - Что с того, Семен, - повернулась она к Кривицкому, - что ты пишешь стихи. Через несколько дней пустят мост, ты вернешься в свой Ленинград. А мы останемся. Ты не видел того, что было здесь раньше, и не узнаешь о том, что будет после. Ты у нас просто гость. Не обижайся, пожалуйста, но ведь это так. А нам тут предстоит еще немало сделать.

Семен улыбнулся:

- Остальное допишет Володя.

Все головы повернулись к Куликову.

- Не я, не я, - поспешил он рассеять наше недоумение. - Семен говорит о Ковылове.

Воистину этот вечер был создан для удивлений. Еще одна неожиданность. Ковылова знают на гидроузле многие. Он приехал в прошлом году осенью по комсомольской путевке. Сразу же был направлен в бригаду каменщиков Михаила Вилскаускаса. Бригада считается одной из лучших в управлении, имена ее членов часто упоминаются на всевозможных совещаниях, в «боевых листках» и «молниях». Некоторые знают Володю по вечерней школе - он учится в десятом классе. Всегда молчаливый и замкнутый, он производит впечатление человека угрюмого, никогда ни перед кем не открывающего дверцы своей души. Поэтому сообщение Кривицкого и Куликова мы приняли с недоверием.

Опровергнуть или подтвердить это сообщение мог только его близкий друг - крановщик Виктор Шошин. Но тот сидел сейчас молча и только недовольно хмурил брови.

- Не сердись, Витя, - снова заговорил Куликов. - Ничего нет плохого в том, что ребята узнали вашу тайну. И было бы, кстати, очень здорово, если б Володя помог нам в оформлении

«Крокодила». Кораблев уже задыхается от всех нагрузок, которые мы на него взвалили.

Виктор отрицательно покачал головой:

- Ничего не выйдет. Сатира ему не дается...

Обычный диспут сегодня явно не получался. Перебросившись еще несколькими фразами о том, как мы в сущности мало знаем людей, даже тех, кто с нами живет и работает бок о бок, начали расходиться.

Мы с Виктором вышли первыми и сразу же свернули на узкую тропинку, ведущую к общежитию через большой пустырь.

Ночь ясная и, несмотря на необычную для этих мест в середине мая дневную жару, доходящую до двадцати восьми градусов, довольно прохладная. Виктор зачем-то посмотрел на темнеющий небосклон, на слабо мерцающий свет какой-то далекой звезды и, пожившись от усиливающегося озноба, заговорил:

- Собирался сегодня вечером продумать всю систему работы крана. Чувствую, что беру от него не все возможное. А вот сейчас попытался собраться с мыслями и не получается. Не выходит из головы весь этот разговор. Как думаешь, рассказать Владимиру или не стоит?

- Это тебе уж лучше знать.

- В том-то и дело, что не знаю. Многим со стороны наша дружба кажется странной. Так ведь?

Я подтвердила, что и мне это так казалось. Действительно, порывистый, увлекающийся и общительный Виктор был полной противоположностью Ковылову.

- Но я-то знаю, - продолжал Виктор, - что за внешней утрюмостью его скрывается добрая, даже немного застенчивая душа. А как он умеет все неудобства переносить. Когда в январе в нашем временном домишке по ночам невозможно было уснуть, а по утрам оказывалось, что умыться нечем, потому что ночью вода замерзла в ведре, многие ребята не выдержали. Уехали. А Володька хоть бы раз пожаловался.

- Мы часто спорим с ним. Мне многое в нем не нравится. Непонятна его разочарованность, в которую он иногда впадает. Напускное все это. Вот, видите ли, возомнил себя поэтом, а поэту, по его мнению, следует быть сентиментально-разочарованным. Не понимаю я и его увлечения медициной. Но все это ерунда по сравнению с его доброй и отзывчивой душой.

- Многие стихи его, - продолжал Виктор, - хороши. Он пишет в основном на молодежные темы. Рифмы его мне кажутся легкими, какими-то светлыми. Вот, например, «Девчонка»:

*«Юная, стройная, нежная,
С челочкой модной до глаз.*

*Первая горсточку снежную
Прямо в лицо ему - раз!»*

- Я легко запоминаю их, хотя и не стараюсь этого делать специально. Как не запомнить, например, мальчишку-мечтателя, который думает о том, как бы поскорее вырасти,

*«Чтоб туда, во глубину Вселенной,
Как Гагарин и Титов, с земли,
Вывавшись из возрастного плена,
Повести ракеты-корабли».*

- По натуре своей Володька - романтик. Он готов изъездить целый свет, чтобы только побольше узнать и увидеть. Эта страсть бросила его сначала с завода на целину, оттуда - к нам на стройку.

Мы подошли к общежитию. Мне нужно было идти дальше и я уже намеревалась попрощаться, когда Виктор предложил:

- Зайдем к нам. Я покажу его тетрадь со стихами.

В комнате горел свет, на столе лежали обрывки бумаги, карандаш. Виктор взял клочок бумаги, прочитал:

*«Кирпич к кирпичу,
Кирпич на кирпич,
Растет на глазах стена».*

- Это он вчерашние впечатления хотел записать, да видно, не получилось. Они вчера две смены работали. Пришел домой уже полночь, усталый, в трех словах рассказал, что у них произошло в бригаде и мгновенно уснул, оборвав речь на полуслове.

- А произошло у них вот что. Ты же знаешь: завод ЖБИ* не очень-то у нас справляется со своей нагрузкой. Вот и стояла их бригада несколько дней на голодном пайке. А последние дни как прорвало. Вчера им и перекурить некогда было. За два дня двадцать четыре оконных блока установили. Еще несколько часов работы и третий этаж башни готов. Снизу электрики поторапливают, им оборудование монтировать нужно.

Бригадир спрашивает:

* Железобетонных изделий.

- А что, если мы сегодня немного задержимся и вместе со второй сменой закончим?

Его поддержали. А у Володьки консультация по химии и математике. До экзаменов, как и до отпуска, считанные дни остались. В школе тоже нажимают. Уйти бы ему, никто ничего не сказал бы. Все понимают - в школу надо. Но он махнул рукой и остался. И они до двух ночи жали без перекуров, чтобы закончить. Сегодня, наверно, в школе спит на уроках.

Виктор взял со стола еще одну бумажку. Прочитал:

«Мастер с улыбкой взглянул на ребят

И только сказал: «Молодцы!»

И мне показалось что я вдруг услышала в этих строчках тот чеканный ритм труда, которым были заполнены до краев будни Владимира, Виктора и всех ребят гидроузла, работавших сейчас перед пуском с каким-то ожесточением. Наверно, Виктор чувствовал то же самое, потому что стоял молча, сосредоточенно глядя на обрывки бумаг, точно вслушиваясь в какие-то неуловимые звуки.

- Поэзия, рожденная трудом, - произнес он вслух и смутился. - Слишком напыщенно, правда?

Помолчал, поискал в памяти какую-нибудь фразу попроще, но так и не найдя ничего, еще раз повторил:

- Поэзия, рожденная в труде, - и бережно собрал разбросанные на столе обрывки. Посмотрел на часы.

- Поздно. Задержал я тебя. Ты где живешь?

- На квартире у коменданта общежитий, на Школьной.

- Далеко. Пойдем, провожу. Мало ли что...

Письмо десятое

Эстафету принимают речники

Нет, нельзя разделяться на два фронта. Будь в день отъезда из Вытегры нелетная погода, уж точно опоздала бы к окончанию подводных работ. Рано утром 28 мая водолазы, расчищавшие пороги турбинных отверстий, доложили: затворы можно опускать. Теперь за дело принялись монтажники. Каждый затвор - это 110-тонная металлическая плита, собранная из шести секций. Лебедкой подняли ее в воздух и начали погружать в воду. И опять за помощью - к водолазам. Определить, как встал затвор, плотно ли закрыто донное отверстие, могут

только они. И вслед за плитой на глубину спускается старшина водолазной станции 1-го экспедиционного отряда Петр Царик. А вскоре из аппарата послышался его голос: «Все в порядке! Затвор встал на место...»

Утром 31 мая передаю в номер: «30 мая в 23 часа на Череповецком гидроузле опущен последний донный затвор в гидростанции. Течение Шексны остановлено. Началось заполнение нового водохранилища. Оно разольется в длину на 265 и в ширину на 25 - 40 километров. Через несколько дней уровень воды поднимется на 10 - 11 метров, начнется шлюзование судов. Коллективы строителей и речников готовятся к открытию навигации...»

Поскольку под срочные информации на первой полосе всегда резервируется место, то уверена - уже 1 июня читатели узнают, что шекснинцы, несмотря на все препоны, которые устроила им природа, навигацию не сорвут.

Вечером того же дня - разговор с редактором.

- Сколько дней отводят инженеры на наполнение водохранилища?

- До уровня, позволяющего пропуск судов, - отвечаю, - 10 дней, а до проектных отметок - примерно два года.

- К дню открытия навигации вам нужно подготовить полосу...

Еще несколько ЦУ*, и в трубке - короткие гудки.

Первая мысль после разговора: теперь-то уж я напишу о Тюрмакове. Мне еще в прошлом году хотелось познакомить читателей с этим удивительным человеком. Да все как-то не получалось.

На стройке Савин Григорьевич с 1954 года. Приехал после демобилизации, устроился слесарем в ремонтно-механическую мастерскую. А сегодня он - главный механик управления. Под его началом 28 экскаваторов, 21 кран, десятки бульдозеров и других больших и малых механизмов, работающих на всех объектах гидроузла. И он, Тюрмаков, обязан ежедневно знать, где и чем заняты его люди, кому из них нужна его неотложная помощь. Коллектив большой, около трехсот человек. У каждого - свой характер, свои особенности поведения. К Бушуеву, Панкину, Сиротину можно и пореже заглядывать. Их экскаваторы всегда в порядке. Секрета никакого. Просто каждую сво-

* Ценных указаний (ироничное).

бодную минуту они осматривают, смазывают, подтягивают отдельные узлы. А новичков приходится учить. В записной книжке такие вот пометки: «Девушкам-крановщицам посоветовать спокойнее поворачивать стрелу... Боре Худякову показать, как работать в новом забое...»

Худяков на экскаваторе недавно. Механик уже заметил, что парень старательный, но ему не хватает сноровки. А это приходит только с опытом. Пока работал на песке, все как будто шло гладко. Там было легче, нагрузка на ковш меньше. А как перевели на суглинок, так и застопорило. Рывки, недогрузки. И сам нервничает, и машину ломает. Поэтому главный механик, несмотря на всю свою занятость, старается каждый день побывать у молодого машиниста.

Всех, кто впервые попадает на гидроузел, поражает одна особенность: кажется, что Тюрмаков одновременно решает множество вопросов: экскаваторщикам помогает перегонять машину в другой забой, со слесарями ремонтирует остановившийся насос, а сменному механику выговаривает за не вовремя доставленные на шлюз электромоторы. И все это спокойно, даже как будто мимоходом, без надрыва и ненужной суеты. Его невысокую худощавую фигуру в течение дня можно увидеть на всех объектах.

Как-то осенью прошлого года спросила:

- Савин Григорьевич, как вы успеваете за день везде побывать?

Отшутился:

- Очень просто. Включаю пятую скорость...

В полной мере оценить эту шутку я смогла, когда узнала, что все девять лет на Волго-Балте он еще и учится.

Только работать начал, в вечернюю школу поступил. Понимал, что на семилетке, законченной еще до армейской службы, далеко не уедешь.

Когда аттестат зрелости получил, товарищи спрашивали:

- Теперь куда?

- Как куда? - удивлялся Тюрмаков. - Работать.

- Стоило ради этого три года по вечерам над учебниками корпеть!

- Стоило!

Одноклассники в институты подались. Кто поступил, кто ни с чем вернулся, а он упрямо шел своей дорогой - освоил и сдал экзамен по управлению всеми механизмами, какие рабо-

тали в котлованах. Его спрашивали, не скрывая удивления, зачем ему все это надо. «Какой же я механик буду, если не сумею показать, как должна работать та или другая машина», - отвечал он.

Справился с этой задачей - в механический техникум на заочное отделение поступил.

В коллективе его одержимым прозвали.

- И знаете, справедливое прозвище, - рассказывал мне воспитатель молодежных общежитий Александр Павлович Гусев. - Я знаю Тюрмакова давно. Одержимый и есть, - он повторил это слово с явным удовольствием. - Другой на его месте давно бы уже успокоился, а этот все чего-то ищет.

- В пятьдесят восьмом его начальником ремонтных мастерских назначили. Крепкий туда нужен был человек. Ну, он быстро порядок навел, производство отладил. Работать бы ему да учиться. Так нет же. Все ходил, прикидывал, считал. И насчитал. Что бы вы думали? Приходит однажды к руководству управления и предлагает организовать на месте капитальный ремонт экскаваторов.

- Все так и ахнули! Где это видано, чтобы в маленьких неприспособленных мастерских капремонт проводить. На специализированных заводах и то не всегда получается. Вон самосвалы с авторемонтного пригонят, так больше трех месяцев на них не проездишь. А он на месте за экскаваторы хочет брать-ся.

Но Тюрмаков не из тех, кто отступает.

- На завод отправляем, - продолжал он убеждать, - расходы большие. Люди экскаватор сопровождают, потом получать ездят. Ждем по полгода, пока отремонтируют, производительности нет, участку одни убытки. А когда прибывает, еще столько же времени болты да гайки подтягиваем. За двойную работу платим. А на месте один раз сделаем. Нужно только, чтобы снабженцы своевременно обеспечивали нас наиболее сложными запасными частями.

- Одними запасными частями проблему не решить, - возражали ему. - Нужно еще, чтобы люди умели тот капремонт выполнять.

- Люди подготовлены, - отвечает, - к любому ремонту.

- Убедил ведь. С этого времени наши мастерские любой ремонт обеспечивают.

Ну, подтверждение этим словам Гусева я могу даже в

своей памяти найти. Случай нынешней зимой в Иванцевском карьере - чем не подтверждение...

...Ночью Тюрмакова поднял резкий телефонный звонок.

- Савин Григорьевич, стоим, - услышал он голос старшего машиниста с «Уральца» Ткачука. - Приезжайте скорее.

Знал, этот человек зря беспокоить не станет. Значит, случилось что-то серьезное. Поспешно ответил:

- Сейчас еду.

Через несколько минут попутный самосвал уже мчал его в карьер. Еще издали увидел неподвижный трехкубовый «Уралец» и очередь машин, выстроившихся в ожидании погрузки.

Повреждение оказалось гораздо сложнее, чем он предполагал. Вышла из строя большая кононическая шестерня. Мысленно прикинул, сколько времени потребуется на ремонт. Экскаватор придется почти полностью разбирать. За это время успеют подвезти со станции новую шестерню. Потом сборка. Все это займет не меньше недели.

Тюрмаков молчал, только чаще обычного проводил ладонью по лицу.

- Волнуется, - подумал машинист.

Ткачуку ничего объяснять не надо. Четвертую часть всего вывозимого на плотину песка ежедневно грузил их «Уралец». Как только остановились, у соседей сразу образовалась очередь самосвалов. Шофера ворчат. У них соревнование: кто больше рейсов за смену сделает. Вот тут и посоревнуйся. Завтра вывозка резко упадет. Нелегко должно быть сейчас этому уставшему, с воспаленными от недосыпания глазами человеку.

- Григорьевич, ты только шестерню нам поскорее организуй. А мы не задержим, - машинист посмотрел на стоящих рядом членов экипажа. - Как, ребята?

Макаров и Голубев согласно кивнули в ответ. И тут же принялись разбирать машину.

Двое суток не прекращали работу. Еду привозили из поселка знакомые шофера, а спали попеременно, не раздеваясь, прямо в дежурке. Да сон и не шел к ним. Прогонят кого-нибудь насильно, глядишь, через час-другой уже обратно бежит. Виновато оправдывается: «Что-то не спится».

Тюрмаков несколько раз ездил на станцию и в поселок. Нужно было поторопиться с доставкой шестерни и заодно посмотреть, как идут дела на других участках.

К концу третьего дня экскаватор начал погрузку.

Поговорить с Тюрмаковым обстоятельно, не торопясь, на объектах не удастся. Решила подождать его в кабинете. Когда-нибудь же он там побывает, значит, дождусь. Зашла. Люда Купрейко, правая рука Тюрмакова во всех бумажно-производственных делах, предложила присесть. Долго ждать не пришлось. Но беседы и на этот раз не получилось. Тюрмаков вошел, отыскал в бумагах какие-то акты, спросил у Купрейко, отправила ли она письмо на Костромской экскаваторный завод, попросил поторопиться с оформлением документов на присвоение квалификации двум механизаторам и, извинившись за свою занятость, так же стремительно удалился. Было что-то решительное и властное в этом человеке даже тогда, когда он улыбался собеседнику своей мягкой, доброй улыбкой.

... Есть люди, к которым нельзя оставаться равнодушным. Их можно любить или не любить, к ним можно испытывать прямо-таки враждебные чувства, но не уважать их нельзя.

К числу таких относится и Тюрмаков. Когда беседуешь со строителями Шекснинского управления, невольно обращаешь внимание на то, что сотни невидимых нитей тянутся от главного механика к людям, подчас не имеющим даже прямого отношения к механизмам. О чем бы ни заходила речь, имя его обязательно будет упомянуто:

- Тюрмаков посоветовал...
- Тюрмаков помог...
- Тюрмаков научил...

Учеников у механика на гидроузле много. Почти каждому молодому экскаваторщику, бульдозеристу или крановщику передал он частицу своих знаний. Его вниманием или щедростью не пользуются только лентяи. Механизаторы посмеиваются, говоря, что у Тюрмакова есть свое, особое чутье на людей. Заглянет, дескать, в нутро человека и сразу определит, будет из него толк или нет.

- Да никакого особого чутья не нужно, - убежден механик. - Достаточно взглянуть на машину, чтобы определить, каков ее хозяин. Чисто в кабине, все узлы подтянуты и смазаны, инструмент на месте - значит все в порядке. И не беда, если на первых порах не всякая работа спорится. Опыт - дело наживное. А вот если нет у человека любви к механизму, если попал он к нему случайно, тут уж никакой опыт не поможет. Все равно не получится из него экскаваторщика или бульдозериста... Я бы для всех поступающих на курсы механизаторов

специальный экзамен устроил, чтобы проверить, есть ли у человека любовь к технике. Только тогда бы и принимал...

Чем ближе становится день пуска, тем реже бывает дома механик.

- Я тебя скоро из квартиры выпишу, - шутя, пригрозила ему жена.

- Никак нельзя, Аннушка, - в тон ей отвечал Тюрмаков, - потому как я есть твой единственный и законный муж. И придется тебе терпеть.

- Отдохнул бы хоть немного, - уже серьезно попросила она. - Смотри, на себя не похож стал.

- Ничего, Аннушка, - стараясь успокоить ее, весело пробасил он. - Вот пустим гидроузел, отоспимся за все ночи сразу.

- Ты уж отоспишься!

Понимала: все уговоры бесполезны. И год, и два назад таким же был. Сколько вечеров просиживал, когда секретарем парторганизации прорабства избрали. И с чем к нему только не шли.

Она с сожалением посмотрела на стопку временно забытых в углу учебников. Пустят шлюз, начнется сессия. И так всю жизнь. Где только силы берешь, беспокойный ты мой человек? Сидишь, задумался. О чем?

А он думал о ней, о том, что ей тоже нелегко. В амбулатории не хватает медицинского персонала. Приходится и на прием успевать, и на вызовы ходить, и на профилактику среди населения время выкраивать. Устает за день, а тут еще и дома все на одни ее плечи легло. Помочь бы сейчас в чем-нибудь. Но его ждут на шлюзе. Сегодня начинают демонтаж части кранов.

«Вот и дожили мы до того дня, - уже по дороге размышлял он, - когда начинаем сворачивать работы. Как же быстро прошло время. На пятой скорости», - улыбнулся и зашагал быстрее...

Перелистала свои записи о Тюрмакове и отложила. Они на очерк тянут, а очерк в такую полосу не поставят: ни по объему, ни по жанру не соответствует. Установка выдана четкая: должны быть корреспонденции начальника стройки, секретаря парторганизации, слово тех, кто заступает на вахту, то бишь - речников, мой репортаж с торжественного митинга, ну и несколько выступлений рабочих и о рабочих. И все это

должно быть пронизано праздничным пафосом: победили, совершили, подарили и т.д. В общем, ура! И да здравствует гидроузел!..

С набором авторов - не проблема. Алексей Степанович Хмельницкий материал напишет сам, только стилистическая правка потребуется. У него всегда сухоовато получается. Понять можно: ему больше справки да отчеты, нежели победные реляции писать приходится. Как отнесется к заданию Иван Антонович Виногардов, не знаю. Вся надежда на партийную дисциплину. Были бы какие-нибудь мысли, а уж «причесать» я их сумею. Вот только не получилось бы дубляжа. И тот, и другой должны говорить об успехах, будут называть имена лучших. Надо быть настороже...

Выступление рабочего? И гадать не стану. Более подходящей кандидатуры, чем Валя Разумеева, не вижу. Кстати, и фотографию ее, будучи в Вытегре, отпечатала. Здесь у меня такой возможности нет.

Весной мы с Вале́й встречались часто: то в комитете комсомола, то в клубе, а на ГЭС так и каждый день.

- Скоро наша Валентина покинет нас, - пожаловались как-то мне девчата из бригады.

- Как покинет?

- Не нравится ей больше профессия сварщицы.

Чувствуется, подружки обижены такой изменой.

- Это правда, Валя?

Молчит.

- Вот, смотрите, - девушки протягивают мне учебник «Башенные краны», с которым Валентина последнее время нигде не расстается.

- Скоро ей уже на стажировку...

Потом пошли тревожные дни на станции, связанные с той воскресной ночью, и я как-то забыла об этом разговоре. С Валентиной встретимся, поздороваемся и - в разные стороны по своим делам.

Но она сама о себе напонила. Догоняет меня недавно и приглашает:

- Приходите ко мне на шлюз.

- Почему на шлюз? - не сразу поняла я.

- Так ведь я уже на кране работаю.

От души поздравила девушку с успехом. За два года две такие профессии освоить, тут нужны характер и упорство.

- Теперь ты сварку забудешь.

- Как же, дадут мне ребята ее забыть, - смеется Валентина. - Недавно вечером, я уже спать легла, стучит кто-то. Мама открыла, на пороге экскаваторщик Сиротин. Слышу, меня спрашивает. Я быстро оделась.

- Выручай, - просит. - Нужно ковш заварить.

Боязно мне идти. Никогда такой сложной работы не делала.

- Сделаешь, - настаивает Генка. - Машины стоят.

Пришлось ехать. Так что не разучусь варить. Ребята не дадут. А вы приходите на кран. Знаете, какая красотища, когда смотришь с высоты. Приходите, не пожалеете...

И побежала. Прямо в комбинезоне в клуб, на репетицию.

- Упрямая, - вспомнились мне слова подружек.

А ведь это очень хорошо, когда у человека есть такое вот упрямство.

Вот пусть и расскажет, как работала сварщицей, как красавицей стала. Помочь писать, конечно, придется, но тут мы общий язык, надеюсь, найдем.

Секретаря комсомольской организации Володю Куликова попрошу написать о ком-нибудь из молодых механизаторов. Ну, хотя бы об Иване Гнедом. Чем не образ для праздничной корреспонденции. Ваня - шофер. Приехал в Шексну после демобилизации. Вozил бетон, возил инертные. «Я не уеду отсюда до тех пор, пока не будет перевезен последний кубометр строительного материала», - сказал он, когда после очередного заседания комитета комсомола зашел разговор о том, кто куда поедет после пуска гидроузла. В общем, кандидатура для зарисовки вполне подходящая. Еще парочку таких - и полоса сформирована.

Хуже всех мне самой: я терпеть не могу освещать такие митинги. Неинтересно. Скучно. Перечисляй всех выступающих, да цитируй их высказывания. А говорят все об одном и том же. Только фамилии не переверни да должности выступающих.

Потому-то шла я на митинг, который, по обыкновению, решили приурочить к субботе, без всякого праздничного настроения.

Трибуну возвели на площадке верхней головы шлюза. Народу собралось столько, что едва протиснулась поближе к микрофону. Кажется, весь поселок здесь, а больше того - гостей. Приехали металлурги, жители окрестных сел, рабочие и служа-

щие соседних предприятий. Приехали представители министерств и ведомств, руководители области. Приветствия, поздравления. Гомон невообразимый.

В 14 часов все смолкает. Заполняется трибуна. Как и предполагала, все выступления одинаковые, поздравительные. Отчеты типа: было трудно, но справились. Подарили речникам прекрасный гидроузел (почему - «подарили», ведь не бесплатно же делали? Да еще и убытки какие допустили!). Еще пять шлюзов Марининской системы ушли в небытие.

Выступает Володя Куликов. Прислушиваюсь. Может быть, этот припас для такого случая какую-нибудь любопытную информацию. Точно. Сообщает, что Центральный Комитет ВЛКСМ наградил пятерых молодых строителей знаком «Молодому передовику производства». Не ордена и медали, но все равно приятно, тем более, что ордена и медали - прерогатива правительства. Они обязательно будут, но уже после окончания стройки, когда весь канал войдет в строй.

Имена награжденных мне хорошо известны: шофер И. Гнедой, каменщик В. Копылов, электросварщики Г. Мельниченко и В. Кораблев, рабочая земпрорабства З. Грабчук.

Еще несколько выступлений, и подается команда начать шлюзование. Сбоев никаких не должно быть, ведь пробное шлюзование провели еще несколько дней назад.

С трибуны все спускаются на празднично расцвеченный теплоход «Менделеев». Он медленно идет навстречу открытым воротам. Первый секретарь обкома партии А.С. Дрыгин разрезает алую бархатную ленту. Следом за «Менделеевым» в камеру заходит целый караван судов. «Счастливого плавания!» - несет с обоих берегов.

Ну, вот и все. Столько месяцев, да что там месяцев, столько лет (ведь Шекнинский гидроузел начинали строить еще до консервации) потребовалось, чтобы возвести эти сооружения, а на праздничный митинг ушло меньше часа. Сейчас все разойдутся по домам. Кто-то будет продолжать праздновать в узком кругу друзей, а кто-то, как и я, будет уже собирать чемодан, чтобы навсегда покинуть эту строительную площадку.

У меня еще есть несколько свободных часов. Материалы для полосы увозит фотокор А. Жидков, репортаж я продиктую вечером. А сейчас пойду-ка я на сто девятнадцатую дамбу. Оттуда и шлюзование видно, и волны - у самых ног.

Вот они, волны. Я на берегу. «На берегу чего?» - спросите вы, мой читатель. И сама не знаю, как назвать. Морем - язык не поворачивается, хотя присутствовавшие здесь в эти дни журналисты хором окрестили эти водные просторы морем. Ну какое же это море? Замкнутое пространство длиной 260 километров и шириной 25 - 40. Но и рекой это уже не назовешь. Истинное название, которое ему дали проектанты - Череповецкое водохранилище - кажется таким прозаическим. А ради праздника хочется чего-нибудь яркого, впечатляющего.

У этого водного простора, созданного руками человека, есть точная дата рождения: 30 мая 1963 года, те самые вечерние часы, когда на гидростанции опустился последний донный затвор и течение Шексны было остановлено.

Все дальше отступают берега, скрываются под водой еще вчера приветливо зеленевшие луга и кустарники. Ветер колышет серебристо-серую гладь, поднимая настоящие волны. Они, неся на своих гребнях белые барашки пены, бегут быстро-быстро, точно спешат обогнать друг друга, чтобы поскорее разбиться о бетонные громады плотины и дамб.

Мне кажется, что в этом глухом всплеске волн продолжает все еще звучать тот гул напряженного труда, который всего несколько дней назад безраздельно властвовал здесь, на дне этого рождающегося водного простора.

...Это было в первых числах мая. К механизаторам, работавшим в верхнем подводном к шлюзу канале, пришел начальник «Главморречстроя» Степан Степанович Демешев. Спросил, что еще можно сделать для того, чтобы увеличить суточный объем выемки.

Ответили не сразу. Казалось, сделано уже все возможное. Каждый работал на совесть. «А что, если пересменку проводить, не останавливая двигателей экскаватора, - размышлял Геннадий Сиротин, - если забой готовить с такой тщательностью, чтобы потом не требовалось ни одного лишнего движения стрелы или подъема ковша. Последнее зависит от бульдозеристов. Но они всегда поддержат. Таким образом можно будет сэкономить за смену еще минут тридцать-сорок. Это даст в сутки сотню-другую дополнительных кубометров».

Когда Сиротин поделился своими мыслями с товарищами, оказалось, что они об этом же думали. Решение было единодушным - тысячу кубометров в сутки на каждый экскаватор.

Четверо суток коллектив гидроузла с напряженным вниманием следил за ходом работ на канале. А 11 мая стало известно, что механизаторы свое слово сдержали. Выемка грунта завершена. В течение нескольких дней со дна будущего водохранилища поднято около 10 тысяч кубометров земли...

- Мечтаете? - раздается сзади низкий мужской голос.

От неожиданности вздрагиваю и оборачиваюсь. Это главный инженер стройки Петр Давыдович Батунер подошел.

- Нет, вспоминаю.

- А вы помечтайте. Загляните хотя бы в ближайшее будущее.. Вот здесь, где мы сейчас стоим, зашумят посаженные ребятами молодые деревца, появятся палатки с газированной водой и мороженым. Десятки людей целыми семьями приедут сюда отдыхать. На раскинувшихся водных просторах забелеют паруса яхтсменов и, поднимая за собой фонтаны изумрудных брызг, помчатся глissеры. Караваны теплоходов понесут в своих трюмах с Волги на Балтику и обратно сотни тысяч тонн грузов. А многие из нас не увидят всего этого. Такова уж судьба гидростроителя: едва успеет он завершить свое детище, как тотчас же устремляется к другим, еще не обжитым берегам, предоставляя другим возможность созерцать величие и красоту созданного его умом и руками.

Я слушала этого высоченного, всегда озабоченного человека с нескрываемым изумлением. Такой лирический монолог! И от кого? От главного инженера стройки, который, мне казалось, вообще ничего, кроме бетона, арматуры, песка или суглинка на земле не замечает. А поди ж ты, и он мечтает о волнах, яхтах и глissерах, и сожалеет, что не увидит их здесь...

- Интересно, глядя на эти волны, вспомнят ли нас потомки?

Ответить я не успела. Так же неожиданно, как появился, он уходит своей обычной, немного усталой походкой. Его мысли уже вернулись к действительности, и теперь он, наверно, думает об оставшихся объемах отделочных работ на здании ГЭС, о северном склоне, где за это время накопилось множество неотложных дел и, конечно же, о шестом шлюзе. Этот объект его тревожит больше всех.

Вспомнят ли потомки? В этом нет нужды сомневаться. Но кого? Тех, кто закладывал в котловане гидроузла первый стержень арматуры? А кто это был? Кто-то из членов бригады коммунистического труда Анатолия Шоничева. Может быть, подружки Фея Тюфяева и Маша Аверина?

- Нет-нет, что вы, - смущенно возразили девушки, когда однажды заезжий журналист задал им такой вопрос. - Теперь никто не скажет, кто был первый. Просто... вся бригада первая. А бригада у нас замечательная. Не зря коммунистической назвали.

Фея... Имя-то какое дала мать одной из подружек. Будто и впрямь догадывалась, что дочь ее, как добрая фея из волшебной сказки, будет просто, щедро, на пользу людям возводить электрические станции со шлюзами впридачу.

Все было здесь: и первый стержень арматуры, и первый кубометр бетона в здании ГЭС, который уложила бригада Константина Веселова, и первый блок.

Бригада арматурщиков Александра Кабанова ни в котловане ГЭС, ни на шлюзе не появлялась. Ее рабочее место - арматурный двор. Но и станция, и шлюз возведены и ее руками. Каждая вторая армоферма, установленная в блоках, - дело рук бригады Кабанова.

В бригаде он самый старший, хотя ему еще и сорока нет. Все остальные - зеленая молодежь. Почти все - его выученики. Больше всего он радуется, глядя на Кораблева.

Володя Кораблев на год старше остальных. На площадке его фигуру определяешь безошибочно. Рост у Володи - 187 сантиметров. И силушка - позавидуешь. Не дожидаясь крана, он спокойно переносит стокилограммовые пачки арматуры.

На арматурном дворе, как и везде на гидроузле в предпусковые дни, было напряженно. Но это вовсе не мешало Владимиру в свободное время заниматься всеми остальными любимыми делами. Сколько их у него? На этот вопрос Кораблев отвечает, на первый взгляд, непонятно: «Люблю жизнь».

В жизни, как известно, очень много интересного. Спорт, самодеятельность, литература, рисование...

Прошлым летом, когда на домах поселка появлялись афиши, извещающие о футбольном матче, поселковые мальчишки спешили объявить болельщикам: «Сегодня на воротах Кораблев». Значит, можно идти на стадион смело. Строители выигрывают, или уж, на крайний случай, будет ничья.

Дома, в маленькой комнате Владимира, в углу - целый склад спортивного инвентаря. Гири, лыжи, боксерские перчатки, даже запасное колесо от гоночного велосипеда.

Клавдия Ивановна (мать Володи) вздыхает:

- Ну когда ты, наконец, уберешь весь этот хлам? Не комната, а спортклуб какой-то...

Над кроватью во всю стену полки с книгами. Томики Лермонтова, Маяковского, Беранже.

- Сам пишешь стихи?

Мнется: «Так, изредка».

Мы-то знаем, что пишет.

На столе учебники по математике («собираюсь поступать в политехнический!»), листы ватмана, карандаши, краски. Сатирическая газета «Крокодил идет по стройке», которая выходит в клубе регулярно раз в две недели, тоже дело рук Владимира. Он сам рисует карикатуры, сам пишет к ним куплеты.

Поздними вечерами, возвращаясь с гидроузла, я нередко встречала Владимира на улице. На руке - красная повязка дружинника.

- Опять дежурю, - сообщал он обычно в таких случаях.
- Могу проводить, если боитесь.

- Странный парень, - говорят о нем многие.

- И вовсе не странный, - возражаю я. - Просто он очень любит жизнь...

Воспоминания здесь достойны все. И до самозабвения влюбленный в свой «МАЗ» Алеша Чистяков, считающий, что лучше профессии шофера и на свете нет, потому что шофер всегда в движении, всегда стремится вперед, только вперед.

И экскаваторщик Иван Бушуев, который утверждает, что строителем стал совершенно случайно. Просто приехал в 1951 году к сестре в гости, да так и остался в поселке. А сейчас трудно назвать такой объект на гидроузле, который не был бы связан с его именем.

И молодые прорабы Василий Сергиенко и Леонид Суслов, впервые познавшие здесь всю сложность и всю радость профессии строителя, и сам главный инженер стройки, проводивший многие бессонные ночи над решением труднейших технических вопросов.

Но, уверена, вспоминать поименно никого не станут, разве что в семейных преданиях, да экскурсоводы в своих беседах с туристами. Закончится стройка, документы, как водится, осядут в архивах, воспоминания участников и очевидцев - в краеведческих музеях да на страницах тех немногих книг, которые успели выйти еще при жизни строителей.

Согласитесь, дорогой мой читатель, что даже для вас, живущих в 2004 году, строительство Волго-Балта - это уже что-то весьма далекое. Что уж говорить о тех, кто будет жить в 2064-м!

Конечно, стоя на берегу этого водохранилища, или на борту теплохода, скользящего по его водной глади, люди вспомнят о строителях, дескать, вот ведь построили такие шлюзы, создали такой водный простор, что и взглядом не охватишь. Не было у них ни компьютеров, никакой «всемирной паутины», создавая чертежи, пользовались всего-то логарифмической линейкой и циркулем. В общем, были это какие-то странные, непонятные люди...

И только...

Письмо одиннадцатое

Новинкинская лестница

Так сложилось, что третий шлюз практически выпал из поля моего внимания. Его, как и первый, и второй, начали возводить еще до консервации, но тогда мои интересы и занятия были весьма далеки от Волго-Балта. Когда же в конце 1958 года я пришла на работу в районную газету, всеобщее внимание было сосредоточено на двух пусковых - Вытегорском и Белоусовском - гидроузлах. А третий шлюз, хоть и возводило его Белоусовское управление, входил в Новинкинский гидроузел. Его часто называют Новинкинской* лестницей, потому что расстояние между шлюзами, а их здесь три, измеряется не километрами, а только метрами (900 и 1100). Судно еще только шлюзуется, скажем, в третьем, а ему навстречу уже открывает ворота четвертый. Три шлюза - три ступеньки лестницы, по которой поднимаются или опускаются теплоходы.

Надо заметить, что в то время о Волго-Балте писалось вообще мало, а о третьем - и того меньше.

Его строил «спецконтингент», то бишь - заключенные, а о них писать вообще не полагалось. Да и попасть на такой объект без специального пропуска было совсем не просто. Попробуй, проникни на площадку, за которой с многочисленных вышек наблюдают вооруженные конвоиры. Журналистское удостоверение не «срабатывало». А потому, если и попадало

* В некоторых источниках, а также в периодической печати тех лет можно встретить написание - Новинковская. Языковеды уточнили: правильно - Новинкинская, поскольку поселок, близ которого построен сей гидроузел, называется Новинки.

что на страницы печати, то это были общие слова с упоминанием, в лучшем случае, прораба или мастера.

Не верите мне на слово? Тогда вот вам образчик такой публикации в Вытегорской районной газете 11 октября 1961 года. В репортаже «День большой стройки» есть несколько абзацев и о третьем шлюзе. Как туда удалось тогда проникнуть, сейчас уже не помню. Скорее всего - в сопровождении кого-то из управления строительства. В газете было напечатано следующее:

«На территории третьего шлюза шумно и многолюдно. Беспрерывно снуют машины, сверкают огни электросварки, перекликаются человеческие голоса».

«Мы ведем работы на всем объекте, - рассказывает старший прораб шлюза А.М. Седов. - Готовим к бетонированию днище в нижней голове. Здесь осталось вынуть тысячу кубометров грунта...»

«А люди где? Люди, которые выполняют эти работы?» - воскликнули бы вы, читатель, если б я не предупредила вас заранее.

Люди... Пожалуйста. Продолжаю цитировать себя же. Неловко, но что делать?.. «Люди, понимаете, работают отлично. Вот мастер, - Анатолий Михайлович, по-отечески мягко улыбаясь, указывает на Владимира Федоренко. - Энергичный, беспокойный и ответственный, он две смены пробудет на площадке, но не уйдет, пока идет бетон...»

Имя мастера Федоренко действительно произносилось на стройке с уважением. Но не он монтировал и сваривал арматуру, готовил опалубку, укладывал и уплотнял бетон. Он руководитель. А сварщики, плотники, бетонщики - «спецконтингент». О них - ни слова.

Попутно - о Володе Федоренко. Он из той группы выпускников Одесского мореходного училища технического флота, о которой я уже писала. В шестьдесят восьмом году, когда работа над книгой «Оштинская тетрадь» привела меня в Одессу, мы совершенно случайно встретились с Володей на улице. Он успел сообщить (оба очень спешили), что работает в Одесском порту, что всегда с теплотой вспоминает годы на Волго-Балте, потому что эта стройка была для него отличной производственной школой...

Скудость получаемой информации, отсутствие собственных наблюдений сказались на общем характере моих «писаний» того

периода. Бульдозерист И. Шумихин, экскаваторщики Г. Сенин и Г. Полухин, работавшие в котловане третьего шлюза - из вольнонаемных. Пиши подробно, никаких тебе ограничений. Но и о них все те же общие слова, типа «выполнили много ответственных заданий...», «работают с постоянным перевыполнением плана...»

Ну, ладно, передо мной, газетчиком, частокол всевозможных «нельзя», потому в блокноте кроме общих фраз - ничего. А что сообщают архивные документы?

Увы, по третьему шлюзу очень-очень мало.

Пожалуй, среди множества просмотренных бумаг, относящихся к концу пятидесятых - началу шестидесятых годов, настоящий интерес вызвал только один приказ, подписанный начальником стройки Л. Андреичевым 8 марта 1960 года.

«В план показательного строительства на 1960 год Волго-балтстрою включен шлюз №3 Новинкинского гидроузла с укладкой бетона в количестве 20 тысяч м³, с объемом всех работ на 8 млн. рублей. Начальнику ПТО Даниловичу Н.Ф. обеспечить Белоусовский участок проектом организации работ и графиком по шлюзу с 10 марта, а всей остальной документацией по мере необходимости за три месяца до начала соответствующих работ».

И как полагалось в таких случаях, всем службам - одна задача: обеспечить участок всеми необходимыми материалами. Пожалуй, последнее указание - наиглавнейшее, потому как у строителей всегда чего-нибудь не хватало. Повеление - создать образцово-показательный участок - исходило от верхов, от министерства или главка. Но это совсем не означало, что стройка получит для этого участка все необходимое в срок и в полном объеме. В таких случаях предлагалось «использовать собственные резервы...»

Не знаю, все ли тогда было выполнено согласно этому приказу. Но, видимо, сделано было все-таки много. Когда весной шестьдесят второго года руководство областной газеты поручило мне (думаю, с целью проверки: на что способна новенькая сотрудница) подготовить выступление кого-нибудь из руководителей объектов, в управлении стройки, не задумываясь, направили меня к начальнику 418-го стройуправления (бывшего Белоусовского) Александру Федоровичу Рубану. Он рассказал и для вящей убедительности называл цифры и показал графики, подтверждающие, что коллектив «из месяца в месяц выполняет

производственный план». «Успех не пришел сам по себе, - подчеркивал мой собеседник. - Он готовился долго (*читай: почти два года! - Т.С.*). Прежде всего был тщательно продуман план организации работ...»

Далее последовала уже конкретика: «Везде отремонтировали, а где была необходимость, построили новые подъездные пути, привели в порядок строительные площадки. Это позволило даже в условиях ранней весны и распутицы непрерывно подавать бетон на все объекты».

На третьем шлюзе проанализировали ошибки, допущенные при сооружении первых двух гидроузлов. Там было так: стены камеры готовы, а головы шлюза еще только начинали бетонировать. Каменщикам, монтажникам, электрикам фронта работы нет. Или становись на время разнорабочим, или - простой да и не на один день. Здесь камера еще не готова, а в верхней голове уже идет монтаж рабочих ворот. Комбинат промышленных предприятий бесперебойно снабжает участок фермами. Как следствие - арматурщики и плотники не задерживают бетонщиков...

Серьезные изменения внесли и в саму организацию труда бригад. Помните, читатель, сколько нареканий было в адрес прорабов и мастеров Вытегорского и Белоусовского шлюзов за то, что бригады с вечера не знали, какое у них задание на следующий день. А на третьем шлюзе стало правилом: каждая бригада получает наряд-задание на месяц, где четко прописано, какие работы и в каком объеме предстоит выполнить и сколько бригада заработает. Выполнит намеченное раньше срока - получит премиальные. По истечению месяца задание проверяется, если случился сбой, анализируются причины...

Согласитесь, читатель, очень уж смахивает все сказанное А.Ф. Рубаном на отчет о том, как был выполнен тот приказ о показательном участке, хотя ни ссылки на него, ни даже упоминания о нем нет.

После этой встречи с А.Ф. Рубаном я почти целый год не бывала не только на третьем шлюзе, но и на других строительных площадках северного склона. А когда после пуска Шекснинского гидроузла вернулась в Вытегру, третий шлюз был уже в основном готов. Оставалось немного и по мелочам: чуть-чуть бетона, чуть-чуть выемки, чуть-чуть кирпичной кладки... Но именно в это время (вторая половина 1963 года), как ни странно это кажется на первый взгляд, началась резкая

критика руководства 418-го стройуправления в многотиражке «Строитель Волго-Балта». За что только не упрекали Рубана и главного инженера Ю.В. Леванова. И по башням у них отставание, и заделкой днищевых шпонок не занимаются, потому что днище от строительного мусора не очищено, и бетон еще не весь уложен. В общем, бесхозяйственность и полное равнодушие проявляют руководители, подавая тем самым дурной пример младшему инженерно-техническому персоналу.

А они, словно не замечая обрушившейся на них критики, занимались четвертым шлюзом. Что помогало им упрямо придерживаться избранной тактики? Крепкие нервы? Убежденность в своей правоте?

Сегодня, спустя сорок лет, я пытаюсь представить ход их мыслей в то время.

«На третьем шлюзе остались небольшие объемы, выполнить которые будет не так уж сложно и чуть позже. Руководство стройки требует подтопить шлюз 7 ноября. А ради чего? Чтобы лишний раз заявить на всю страну: вот мы какие!? Досрочно вводим объекты! Если досрочный ввод первого и второго шлюзов и эксплуатация их по временной схеме были оправданы тем, что они выключали из системы десять деревянных мариинских коробочек и тем самым уже улучшали условия судоходства, то от досрочного затопления третьего шлюза никто ничего не выиграет. Открытие навигации в шестьдесят четвертом году всецело будет зависеть от готовности шестого шлюза и водоразделительного канала. Там работают коллективы других стройуправлений. Судя по сводкам, у них дела тоже не в идеале. А у нас на четвертом сейчас самый пик работ...»

Возможно, их рассуждения были и не совсем такими. Но то, что в это время все свое внимание руководство 418-го стройуправления сосредоточило на четвертом шлюзе, это точно.

Возводить его было сложнее, нежели третий. Он не имел статуса образцово-показательного. Значит, и механизмы, и все материалы выделялись ему на общих основаниях, с перебоями, не всегда в срок и в должном объеме.

Первый раз я побывала на четвертом шлюзе, а точнее, на том месте, где ему потом стоять, в августе шестьдесят первого года. Старший прораб В.Л. Шевцов привел меня к полузатопленному котловану, окруженному внушительными холмами развороченного грунта, и сказал: «Вот здесь будет шлюз».

Нужно было основательно поднапрячь воображение, чтобы

представить и мысленным взором увидеть в этом хаосе воды и земли будущее сооружение.

А летом шестьдесят третьего шлюз уже стоял, четко выделяясь своими контурами на фоне котлована. Нет, он еще не был готов. Валентин Леонтьевич, глядя на свое детище, перечислял, что еще предстоит сделать. Никакого сомнения в том, что все это будет сделано в срок, у него не было, как и в том, что перенервничать придется еще немало. Бетонирование восьмого яруса нижней головы застопорилось: нет нужного профиля арматуры. На верхней голове идет кирпичная кладка башен управления. Бригада, которой руководит мастер В.Я. Шевченко, ворчит: «Завод плит-оболочек постоянно держит нас на голодном пайке».

Когда начинали, боролись с водой. Проливными дождями лилась она сверху. Многочисленными фонтанчиками струилась из-под земли. Спешили тогда отвоевать у нее хоть маленькую сухую площадку, чтобы «зацепиться» и начать бетонирование. Теперь уже к финишу подошли, снабженцы подводят да свой же, Новинкинский завод плит-оболочек сдерживает...

В моей памяти четвертый шлюз больше всего ассоциируется с молодежной бригадой Ф. Скоробреха. В числе большой группы украинских парней и девочек приехал он в 1962 году из Хмельницкой области. В отделе кадров при приеме на работу сказали:

«Нам нужны бетонщики». О чем разговор? Нужны, значит он станет бетонщиком, ведь ехал на стройку выполнять любую работу, какая здесь потребуется. Чтобы грамотно укладывать бетон, нужно учиться? Направили на курсы. Целый месяц несколько десятков парней осваивали строительную профессию. А когда закончились занятия, сформировали бригады и - на шлюзы. Там очень ждут. Активного, общительного Федора назначили бригадиром. Дали ему под начало еще девятых и адрес объекта: четвертый шлюз.

С Федором мы встречались несколько раз. О производственных делах почти не говорили. Отмахивался, дескать, об этом могут рассказать мастер или прораб. Зато во время каждой такой встречи я узнавала что-то о жизни бригады вне строительной площадки. «Кино у нас теперь каждый день крутят. Клуб свой, хороший, уютный. Сами для себя построили». Видя мое недоумение, объясняет подробнее: «Приходили со

смены домой - делать нечего. Поселок в лесу стоит. Ближайшая деревня - в пяти километрах на противоположном берегу Мариинского канала. Каждый вечер туда не отправишься. Вот и решили в свободное время себе клуб построить. Подвезли нам материал, дали бригаду плотников. Для руководства. Чтобы мы по незнанию что-нибудь не так не сотворили. Работали по желанию, кто сколько захочет. Через три месяца кино смотрели уже у себя в поселке».

Умолчал Федор о том, сколько времени и сил он потратил, чтобы получить «добро», необходимые материалы да еще и бригаду специалистов на строительство клуба. Он считал это в порядке вещей: на стройке дорога каждая пара рабочих рук, а тут просят целую бригаду. Убедил. Дали.

В другой раз с той же радостной улыбкой: «Спортивную площадку в поселке построили. Сами. Помощи не потребовалось. Спортсменов в поселке много. Только в нашей бригаде - четверо». И хоть себя он спортсменом не считает, за ребят радуется, поскольку ему, секретарю комсомольской организации стройуправления, совсем не безразлично, чем его хлопцы в свободное время занимаются.

Последний раз мы встречались с Федором уже после пуска Волго-Балта. Суда шли по новому каналу, а на объектах все еще копошились строители, устраняли недоделки. У меня задание редакции: подготовить в печать выступление кого-нибудь из бригадиров. Первое имя, которое всплыло в памяти после звонка, - Федор Скоробрех. Писать сам он вряд ли станет, а рассказать о работе бригады, надеюсь, согласится. Рассказчик он интересный, речь образная. Должно получиться.

Еду на четвертый шлюз с таким расчетом, чтобы попасть к концу смены. Нахожу Федора, сообщаю о своем решении. Удивлен, но уговаривать себя не заставляет. Одно условие: он расскажет о ребятах бригады, а не о себе.

Я передаю этот рассказ вам, читатель, как записала его в 1964 году.

- Бригадир, бригадир, машин загруз. Надо ходить потолкать.

Это кричит Николай Кондратьев, показывая на дорогу, где в десяти метрах от строительной площадки застрял самосвал с бетоном. Быстро спускаемся с блока и начинаем толкать.

- У-ух! У-ух! - раскачивается Николай.

Пошла. И на этот раз почти вынесли ее на руках. Николай улыбается. Он не любит, когда кто-то попадает в беду.

Хороший парень этот Кондратьев. До всего ему дело. И на стройку приехал из своей далекой Чувашии, чтобы лучше жизнь узнать. В кармане у него всегда словарь лежит. Каждую свободную минуту листает.

- Зачем тебе это надо? - спрашиваем. - Лучше бы книжку интересную почитал. - В бригаде у нас все - большие книголюбы. Многие свои библиотечки имеют.

- Книжка - хорошо, - согласно кивает Николай, - и словарь - хорошо. Хочу лучше твой язык говорить, бригадир.

А мы и так отлично понимаем друг друга, хоть и собрались из разных республик. Владимир Дикалюк и Николай Несен приехали вместе со мной из Хмельницкой области, Альфонс Зинкевичус - литовец, Сергей Зуев - вологжанин, Владимир Ярковский - белорус, а Василий Николаев и два Ивана - Семенов и Иванов - односельчане Кондратьева.

Приехали мы в апреле 1962 года. А через месяц уже работали бригадой. Бетон укладывали на третьем и четвертом шлюзах. На третьем к тому времени камера уже почти готова была. А вот четвертый мы начинали.

Что ни говорите, а приятно сознавать, что ты начинал возводить вот эти стены, головы, причалы. Теперь хорошо вспоминать. А тогда порой нелегко было.

Работали мы как-то зимой в ночную смену. С вечера мороз еще терпимый был, а за ночь начал крепчать, да так, что дыхание перехватывало. Посмотрели на термометр: ртутный столбик - ниже сорока.

«Вот это здорово, - думаю. - Работать при такой температуре нельзя, возможен брак».

Вызвали лаборантку. Оказывается - ничего. В блоке, накрытом брезентом, плюс пятнадцать. Электронагреватели делают свое дело. Продолжаем работать.

Ребята в блоке чувствуют себя нормально. А наверху нет сил стоять. И машины, как назло, подходят одна за другой. Некогда даже руки потерять.

Из блока высовывается голова Кондратьева.

- Бригадир, иди немножко греться. Моя пока будет машина принимать.

Ах ты, голуба моя! Знал бы ты, как я тебе благодарен.

Сразу на душе теплее стало.

Через несколько минут мы внизу слышим его голос:

- Валюша, сюда, сюда!

Это он крановщице так сигналиит. Никак не можем научить его правилам сигнализации. Не нравятся ему почему-то слова «вира» и «майна».

Обычно Валентина снисходительно относится к такому его невежеству. Но сейчас она тоже сильно мерзнет у себя там в вышине, поэтому сердится. Приходится идти на помощь.

Кончилась смена. Вздыхаем облегченно: теперь в общежитие - отогреться. Но радость наша преждевременна.

- Что будем делать, ребята? - спрашивает мастер. - Первая бригада не вышла на смену. Ничего не поделаешь: день активированный и к тому же воскресный. Но и блок оставлять нельзя. При такой температуре бетонировать нужно только непрерывно. Иначе - брак.

Хлопцы мои молчат. Понимаю. Устали, промерзли. Кому охота еще смену торчать здесь.

- А что, думай, если надо, - говорит Кондратьев и направляется к блоку. Следом за ним идем все.

Прошел день. Наступила следующая ночь. А нас опять никто не сменил. Да еще «ЧП» случилось: ветром где-то на линии электрический провод оборвало. Дежурный монтер пошел искать обрыв. Это не так просто сделать, если брести приходится по колено в снегу. На помощь пошли Володя Ярковский и Сережа Зуев. Вернулись через час, как сосульки обмерзшие, но линию восстановили.

Только в понедельник утром, когда мороз немного полегчал, первая бригада вышла на работу. Но блок был уже закончен.

Домой шли медленно. Усталость взяла свое. Даже Кондратьев и Николаев против обыкновения шли поникшие, молчаливые. А то всегда, как только выйдем на полянку, один из них предложит:

- А ну, друг, давай сила померим. - И тут же на снегу начинается веселая возня.

Вольная борьба - их любимый национальный вид спорта. Занимаются они им с детства. Ростом оба невысокие, коренастые, а сила у обоих отменная. В бригаде с ними никто справиться не может. Но в этот раз и у них не было желания силою меряться.

Ну, думаю, теперь моих хлопцев сутки не поднимешь, так спать будут. Ан, не тут-то было. Только смеркаться начало, стучится ко мне Кондратьев.

- Айтер кино нау!

В кино, значит, приглашает. Ребята иногда забываются и начинают говорить со мной на своем родном языке. Кое-что уже понимаю.

Мне вставать лень.

- Садись, - говорю, - голуба. Никуда не пойду. Спать хочу.

- Соня - бригадир, ай-я-яй! - Сам смеется. - Нельзя много спать. Жизнь смотреть надо. Интересная.

Он подсаживается к Подсекину. Это мой сосед по комнате. Работает у нас в управлении электриком. А вечерами достает толстый блокнот и рисует.

Несколько минут Николай внимательно следит за карандашом Подсекина.

- Так это же наша блок, - кричит он обрадованно.

- Ты угадал, - улыбается Юрий.

Несколько минут спустя:

- Когда моя учить будешь?

- Весной, - отвечает Юрий, - чтоб можно было все на месте показывать.

Нравится Николаю специальность электрика. Вот и просит Подсекина, чтобы тот его монтерскому делу обучил.

Беспокойный характер у Николая. Никак не может долго на одном месте сидеть.

- Моя в кино пошла, - говорит он, прощаясь с нами.

Перед самым пуском и Николаю не до кино стало. Сутками пропадали на шлюзе. Бетонные работы уже кончались. Бригаду нашу укрупнили и сделали комплексной. Чем только не приходилось заниматься! Перед затоплением шлюза и мусор убирала.

Ребята уже разъезжаться начали. Ваня Иванов в армии служит. Тезка его, Семенов, в Чувашию вернулся. Мои земляки тоже домой подались. А Кондратьев ищет себе попутчиков на другую стройку: «Жизнь смотреть надо...»

...

Когда записывала рассказ Федора, добавлять мне было нечего. А сейчас без небольшого комментария не обойтись. Сорок лет назад я не могла написать, что бригада, которая

должна была сменить ребят в блоке, - из заключенных. Вот и придумали мы с собеседником выход: назвали ее просто первой.

Как ни стремилось руководство стройки в шестидесятые годы полностью отказаться от спецконтингента, не получилось...

Попытки решить эту проблему восходят еще к 1959 году, когда 24 апреля ЦК ВЛКСМ объявил Волго-Балт (в числе 96-ти строек страны) ударной комсомольской стройкой Министерства транспортного строительства СССР*. Это решение было подхвачено и Вологодским обкомом ВЛКСМ. В апреле 1960 года создается областной штаб содействия строительству. Программа заложена обширная. (Как не вспомнишь тут Маяковского: «Я планов наших люблю громадые...»). В числе прочих задач - отбор (и даже обучение) молодых рабочих для стройки**.

Но... Только сказка скоро сказывается. В январе 1961 года руководство стройки обращается с письмом в обком партии. «Волгобалтстрою» нужны рабочие массовых строительных профессий, потому как есть намерение с 1 мая полностью отказаться от использования спецконтингента. А шлюзы - третий, четвертый, пятый и шестой - укомплектовать только молодежными бригадами. Потому - помогите: немедленно требуется 600 человек.

«Немедленно» - в действительности растянулось на целый год, в течение которого область направила 291 человека. Правда, кроме приехавших по комсомольским путевкам вологжан, поступило еще около двух с половиной тысяч по вольному найму и по оргнабору.

Вы, сегодняшний молодой читатель, не знаете, что такое оргнабор? Неудивительно. Вы знаете, что существуют агентства по трудоустройству, существует реклама. Да и выбирать руководство предприятия или фирмы имеет возможность - вон сколько безработных и на селе, и в городе. Уже и термин новый начинает потихоньку в язык наш вползать. Безработный - грубо, слух режет. Куда благозвучней - резервный трудовой фонд.

А в двадцатом веке все было по-другому. Отдел кадров предприятия или стройки рассылал по городам и весям своих

* Вологодский областной архив новейшей политической истории (ВОАНПИ). Ф. 3982, оп. 29, д. 107, лл 31 - 37.

** ВОАНПИ. Ф. 3982, оп. 29, д. 202, лл 248 - 249.

представителей агитировать желающих. Кто-то из таких эмиссаров честно предупреждал: холодно, мокро, работа тяжелая, под открытым небом, общежития есть, но временки, в общем, условия - не из легких. Естественно, привозил такой «агитатор» немногих. А кому очень хотелось отличаться, во время бесед обещал с три короба всяких благ и привозил десятки, а то и сотни мечтавших о больших и легких заработках....

Вот что такое оргнабор.

Массовый приток молодежи начался в следующем, 1962 году. Семнадцать регионов страны направили в Вытегру 1728 человек, да армия досрочно демобилизовала 575 человек с условием, что каждый из них, как минимум, год отработает на стройке.

Казалось бы, уже - с избытком. Ничего подобного. На стройке по-прежнему звучит как заклинание: нужны рабочие! (Как, впрочем, и инженерно-технические работники, только эту категорию по оргнабору или по комсомольским путевкам не наберешь). Сколько бы ни приезжало людей, итоговая цифра занятых на строительстве все к пяти тысячам тяготеет. На первое декабря 1962 года, например, общая численность работающих (без субподрядных организаций) составляла около пяти с половиной тысяч, из них около полутора тысяч - спецконтингент. Семь месяцев спустя (на 1 июля 1963 года) - на тысячу меньше, из них 1137 человек - спецконтингент.

Объяснялось все происходящее понятием, которое, читатель, вам тоже, по-видимому, незнакомо - текучестью кадров. В том же 1961 году было принято, если очень точно - 2699 человек, а уволилось за это же время - 1823(!). В некоторые месяцы случалось, увольнялось даже больше, чем поступало.

«Как такое могло быть?!» - восклицаете вы, если не вслух, то уж мысленно - наверняка.

Надеюсь, вы поняли, что по оргнабору ехали люди за «длинным» рублем и не всегда с безупречными биографиями. Естественно, эта публика, особенно из тех, кому были обещаны высокие заработки и приличные условия, увидев эти условия в натуре, тут же уезжала, прихватив с собой подъемные (деньги, которые выдавались на переезд и на прожитие до первой полочки). Этот отток удивления не вызывал, только - досаду: сколько же у нас «летунов»... Для некоторых такое кочевье со стройки на стройку было способом существования.

Покидали стройку не только «вербованные» (так называли иногда приезжавших по оргнабору), но и молодые люди с комсомольскими путевками на руках.

Почему?

Да потому, что увидев, в каких условиях придется жить и работать, пасовали, откровенно признаваясь: «Мы представляли себе все по-другому». Были в этой среде случайные люди тоже. Многие райкомы комсомола, стремясь во что бы то ни стало выполнить спущенную обкомом разнарядку, направляли молодых людей, не интересуясь ни их прошлым, ни их документами. В результате комсомольская путевка оказывалась в руках парней и по 47-й статье КЗОТа уволенных, и даже успевших небольшой срок за колючей проволокой провести. Никакой романтики, никакого душевного подъема, как, скажем, у ребят из бригады Владимира Лущика или бригады Федора Скоробреха, у этих молодых людей и в помине не было. Пробыв на стройке два - три дня, они исчезали бесследно.

Конечно, среди молодежи «дезертиров» было несравнимо меньше, чем среди приехавших по оргнабору. Это и позволило новому руководству стройки, появившемуся в Вытегре в начале 1962 года, сделать ставку на молодые кадры. В январе 1962 года провели общестроительный комсомольско-молодежный слет. Начальник стройки Алексей Степанович Хмельницкий честно сказал собравшимся: «Теперь от вас зависит, будет ли выполнено задание правительства. А задание таково: навигация 1964 года должна начаться по новому каналу».

Парни и девушки, сидевшие в тот день в зале Вытегорского клуба речников, со свойственным им задором и максимализмом утверждали: сделаем, вы только обеспечьте нас всем необходимым. А бригадир электросварщиков с пятого шлюза И. Эйсмонт заявил: «У бригады для работы есть все, нет только самого фронта работ. Вместо электрода и арматуры в руках - лом и лопата».

- Помогите нам выйти из земли, - закончил он и сошел со сцены.

Для непосвященного его просьба могла показаться чем-то неестественным. Но большинство сидевших в зале все поняли. Работу сдерживает котлован, в котором никак не могут завершить выемку грунта до нужных отметок. Мешает вода.

На пятом шлюзе вода преследовала людей так, как ни на

каком другом объекте. Ее откачивали десятками насосов. Никаких видимых результатов. Ввели в котлован земснаряд, превратив его тоже в мощнейший насос. День уходил за днем, а механизаторы, которым предстояло довести котлован до нужных отметок, бездельничали.

Первым не выдержал экскаваторщик Илья Ищенко.

- Завтра спускаюсь в забой, - объявил он прорабу.

- Не рано ли? Подождал бы, пока еще немного спадет вода.

- Надоело ждать. Такая машина простаивает. Не могу больше смотреть на это.

Риск был велик. Машинист не мог видеть, что делается под водой. Малейшая неосторожность - и экскаватор окажется на боку.

Но Ищенко все-таки спустился. Каждый метр пути он предварительно «обследовал» собственными ногами.

Следом за ним таким же способом спустились и остальные экскаваторщики.

Месяца два работали вслепую. Выработка, конечно, мизер.

- Но все - не простой, - подбадривал Ищенко своего помощника Анатолия Кучеренко. - Скорей бы эту воду убрали. Тогда полечче станет.

- Ну, а ты как? - В один из таких дней спросил он Анатолия. - Машинистом станешь, на другой экскаватор уйдешь? Или вместе работать будем?

Илье не хотелось, чтобы Анатолий уходил. Парень сноровистый и машину любит. С таким сменщиком было бы легко работать. Но стажировка Анатолия скоро заканчивается. Экзамен сдаст и волен выбирать.

- Будем вместе, - пообещал Кучеренко.

Планы составляют люди. Природа их корректирует. По графику, составленному производственно-техническим управлением «Волгобалтстроя», первый бетон в днищевую подготовку (своего рода бетонную подстилку под днище камеры) должны были положить еще в октябре шестьдесят первого. Но миновал октябрь, за ним ноябрь. Ни кубометра бетона уложено не было. И только в декабре отвоевали у воды клочок сухого грунта. Чтобы продолжить бетонирование, «землей», то бишь выемкой и особенно планировкой грунта, занимались в котловане все. Это и имел в виду И. Эйсмонт, когда в январе следующего

года просил с трибуны слета помочь «выйти из земли».

Видимо, здесь самая пора оговориться, что на северном склоне работать мне было значительно сложнее, чем в Шексне. Там я за день успевала обойти весь гидроузел, поговорить со множеством людей, а главное - могла безмолвно наблюдать за всем, что ежедневно происходило на участке. Общий итог давала вечерняя планерка у начальника стройуправления.

Здесь у меня такой возможности не было. Если даже не принимать во внимание то, что редакция периодически требовала от меня материалы из колхозов и леспрохозов, разброс строительных объектов на трассе почти в шестьдесят километров не позволял внимательно следить за всеми сразу в равной мере. Даже имея я собственный транспорт, все равно каждый день на все участки не попасть. А у меня ни личного, ни служебного транспорта не имелось. Приходилось довольствоваться попутками...

Зачем я все это написала?

А чтобы оправдаться. В чем?

Хотя бы в том, что рассказав вам о выступлении Эйсмон-та, я вдруг обнаружила, что не знаю имени этого симпатичного бригадира. В рабочих блокнотах, кроме заметок со слета, об этой бригаде - ни строчки. Значит, на шлюзе так ни разу и не встретились...

После пуска Череповецкого гидроузла - на очереди последнее перекрытие реки Вытегры. Объектами номер один стали тринадцатая плотина, 33-й водосброс, дамбы, подводящий и отводящий каналы, примыкающие к водосбросу. Сюда - частые наезды руководства стройки, сюда переброшены все самосвалы с других объектов.

Первый, кого встречаю у тринадцатой плотины, - Вячеслав Полухин, шофер из бригады Лущика. Эту бригаду сняли с шестого шлюза.

- Какой по счету рейс, Слава? - спрашиваю.

Полухин недовольно хмурит брови:

- Только пятый. Обычно к этому времени уже полноремы бывало. Сегодня заминка у экскаватора. Простояли. Но, - он взглянул на часы, - норму до конца смены все-таки вытянем.

- Если, конечно, экскаватор больше не подведет, - добавляет, уже трогаясь с места.

На самой плотине несколько бульдозеров перемещают песок к откосам, а идущие следом тяжелые катки уплотняют его.

Пока наблюдала за их работой, не заметила, как подошел начальник стройуправления Трахтман. У этого человека очень сложное имя-отчество. Я, к стыду своему, никак не могу его запомнить, поэтому при встречах чувствую себя всегда неловко, но в беседе не называю его никак.

Поздоровавшись, он протягивает мне «молнию».

«Из-за отсутствия бульдозера сегодня ночью, - читаю я, - на плотине простаивали автомашины. Тов. Серегин! До перекрытия осталось 23 дня! Необходимо, чтобы каждую смену на плотине было не менее трех бульдозеров. Срочно примите меры!»

- Это наш комсомольский пост бьет тревогу, - сообщает Трахтман и подает мне еще один лист. «Тов. Трахтман! На плотине не хватает освещения. Это затрудняет работу механизмов».

- Как видите, и меня не обошли... - В голосе ни тени обиды. Кажется, даже доволен, что и его не обошли. - Молодцы, ребята! Любую мелочь заметят, на которую мы, руководители, часто не обращаем внимания. И попробуй, неотреагируй на их сигнал! Каждый день на дверях кабинета будет красоваться такая «молния». А ведь у них и своя основная работа есть, которая требует напряжения всех физических и душевных сил. Юрий Накул - бригадир бетонщиков, Рая Диденко - инженер производственного отдела, Юрий Назаришин... У этого сейчас времени побольше. Он - инструктор по спорту, а ребятам, честно говоря, сейчас не до спорта. Но и у него свои заботы. Скоро зимний сезон начнется. Нужны лыжи... Нужно и трассу подготовить... в общем, - молодцы! С таким настырным народцем легче работать...

По гребню будущей плотины идем к водосбросу. На подводящем канале бетонщики «одевают» откосы в монолит. Осталось положить еще сотни полторы кубометров. Работы - на пару дней.

- Сегодня любо-дорого смотреть на этот канал, - продолжает начинать меня информацией Трахтман. Когда-то я еще появлюсь здесь, а ему очень хочется, чтобы «пресса» знала, как здорово работают люди. Из прорыва вылезли. Даже переходящее Красное знамя за последний квартал отвоевали.

«Так ведь и внимания вам сейчас сколько!» - хочется мне чуть-чуть приземлить собеседника. Но молчу. Нелегко достались этому уже немолодому инженеру последние месяцы на стройке. Достаточно взглянуть на его виски. Побелели совсем.

Так пусть порадуетса человек, коль выпала такая минута.

- Знаете, какие сюрпризы подготовила здесь природа экскаваторщикам, - продолжает он. - Огромные валуны, спрятанные в суглинке. Антон Захарчук, когда увидел первый такой «камешек», даже растерялся...

Антон Захарчука знаю еще по Вытегорскому гидроузлу. Невысокий, худощавый (где только силы берутся, чтобы управлять такой железной громадиной?), средних лет мужчина. Работает - залюбуешься. Но беседовать с ним - чистое мученье. Каждую фразу чуть ли не клещами тащить из него приходится. Сотворила же природа такого неразговорчивого человека. (Пройдут годы, и я сделаю для себя маленькое открытие: не всегда природа виновата в неразговорчивости человека. На некоторых так паралитически действует блокнот и еще того хуже - микрофон в руках журналиста). Чтобы не мучить себя и Захарчука расспросами, прошу Трахтмана подробнее рассказать об этих «камешках».

- Глины здесь и сами по себе тяжелые, едва поддаются ковшу, а тут еще такая «начинка». Увидев первый валун, Захарчук примерился, как его лучше подцепить. Оказалось, ковшом его не взять. Не помещается он в ковш. Позвал бульдозеристов. Спросил, нет ли у них тросов. Те не сразу поняли, что он собирается делать, но троса подтащили. Помогли ему обвязать камень и прикрепить к стреле. Так и перенес его Антон в отвал. Первый переносил очень осторожно: как бы машину не опрокинуть. С остальными управился куда быстрее.

На подводящем канале работы закончены. А на противоположной стороне водосброса еще пять тысяч кубометров такого же грунта. Но опыт обращения с валунами уже есть, потому к выемке приступили уверенно и напористо...

Последнее перекрытие реки Вытегры планировалось на 25 октября. Но, как повелось, в график не уложились. Перенесли на 2 ноября.

День этот выдался до того хмурый и ненастный, словно и тут природа намеревалась испортить людям настроение. Темные косматые тучи низко плывут над землей, накаляваясь на вершины деревьев недалекого леса. Мелкий косой дождь больно сечет лицо. Под ногами чавкает грязь. Но ничто уже не могло помешать торжественному событию. К площадке у водосброса, лавируя между людьми и самосвалами, все подъезжают автобусы, грузотакси, легковые разных марок. Люди шумно

приветствуют друг друга, поздравляют с праздником.

Многие собравшиеся - в рабочей одежде. Они подъехали прямо с ночной смены. Перекрытые реки ведет четыреста двадцать первое управление, но героями дня чувствуют себя здесь все.

- Конечно, уложить за месяц более тысячи кубометров бетона нелегко, - говорит начальник Новинкинского бетонного завода Василий Рогозин. - Но ведь без нас и Громыко ничего бы не сделал.

То же самое могли бы сказать водители бетоновозных машин И. Кириллов, П. Коршун, В. Довгалоук. Они последний месяц по полторы смены работали, чтобы только не прерывать бетонирование.

Федор Громыко - молодой прораб, с самого начала руководивший работами на тридцать третьем водосбросе и тринадцатой плотине, несмотря на непогоду, празднично наряден. Из-под распахнутого пальто виднеется белая рубашка, черный галстук. Худощавое, загорелое лицо тщательно выбрито. На рукаве - широкая красная повязка, на груди - мегафон. Он сегодня здесь - главный распорядитель. (Интересно, ощущает ли человек в такие минуты свою значимость? Или волнение заглушает все другие эмоции? В тот момент спросить об этом Федора Захаровича не удалось. Потом забылось.)

В очередном подъехавшем автобусе - многочисленная делегация речников. Большинство - ветераны флота. Для них этот день особый. Некоторые десятки лет водили суда по узкому коридору старого канала. Немало умения и выдержки требовалось от каждого, чтобы провести тяжело груженный караван по бесконечной деревянной лестнице старой Маринки. И вот пришло время навсегда проститься с ней.

Собираются жители окрестных селений. Группа журналистов окружила невысокого кряжистого старика - Семена Ивановича Артамохина. Он явно польщен таким вниманием. На вопросы отвечает охотно.

- Дед мой землекопом был. Еще в середине прошлого века в переустройстве Маринки участвовал. Отец тоже всю жизнь ей отдал. Я, когда совсем маленьким был, бегал смотреть, как бурлаки баржи тянут. Подросток - стал погонщиком лошадей, сменивших на бечевнике бурлаков. После революции до самой старости на Марковском гидроузле работал. Вот уж не думал, что старушку-Маринку переживу. Ведь

мне уже за три четверти века перевалило...

Может быть, еще что-то удалось бы узнать от старика, но заиграл оркестр. Начался митинг. Отпечатанный «поминальник» выступающих у меня есть, поэтому слушаю рассеянно, больше думаю о том, с кем бы еще из гостей побеседовать. Съехались-то ведь те, что помнили другие времена. Больше такой возможности уже не представится.

Неожиданно над площадкой повисает тишина. И тотчас в нее врывается протяжный гудок теплохода. Он несется над нашими головами, над прибрежными лесами, летит далеко за холмы и перелески к древним селениям Вытегории, извещая о том, что «Иловля» - последнее судно, совершившее свой рейс по старому каналу. Этот гудок - прощальная песня Марининке, которая полтора века в меру своих возможностей добросовестно служила людям.

Еще не замерли в воздухе последние звуки гудка, а в небо взвивается красная ракета. Это сигнал механизаторам. Бульдозеры с обоих берегов перемещают к прорану заранее приготовленный песок. В кабинах те, кого назвал в своей приветственной речи, открывая митинг, Трахтман: Михаил Романов, Мамед Карабаев, Владимир Николюк, Казимир Мицкевич, еще несколько человек, мне не знакомых. Какое сплетение имен и национальностей! Русский, казах, украинец, литовец...

Меня, наблюдавшую перекрытие Шексны, развернувшаяся картина не впечатляет. Масштабы не те, размах не тот. Но большинство собравшихся взволнованны. Лица напряжены, взгляды прикованы ко все сужающемуся прорану. Неподалеку от меня - старик в форме речника. Осторожно, чтобы никому не мешать, прошу его сказать несколько слов о себе.

Биография у моего собеседника до обидного коротка. Из местных. Полвека назад начинал плавать по Марининке. И до самого выхода на пенсию с ней не расставался. Теперь живет в Ленинграде. Приехал, чтобы навсегда проститься со своим прошлым. По новой трассе ему уже не плавать: семьдесят пять стукнуло. По-доброму завидует молодым: у них все впереди.

Рядом с Георгием Михайловичем Фомичевым - один из тех, кому он сегодня завидует. Кто он? Откуда? Отвечает лаконично, но четко. Фамилия - Орлов. Зовут Михаилом. Строитель. Приехал осенью прошлого года по комсомольской путевке из Тотемского района Вологодской области. Здесь закончил курсы крановщиков и все месяцы работал на водосбросе. О

чем думает? О том, что вот так же, с ликованием будут, наверно, встречать и первое судно, которое пойдет уже по новому каналу...

Наш разговор прерывает многоголосое «ура!». Все. Берега сомкнулись. Небо перечерчивают три красные ракеты. Это Громыко салютует старой Мариинке.

Люди, постояв еще немного, расходятся, разъезжаются. А работы даже в этот торжественный день продолжаются. До наступления морозов в тело плотины нужно отсыпать еще двести тысяч кубометров песка, закончить здание водосброса. И на шлюзе еще работ неуворот, а на 62-м канале - и того больше...

Пожалуй, всего больше неприятностей доставлял коллективу именно шестьдесят второй канал. До навигации уже считанные месяцы остались, а тут еще десятки тысяч кубометров выемки. И механизмов много, а грунт, кажется, не убывает. Взорывники не успевают с рыхлением. Трудно представить себе что-нибудь более коварное в природе, чем этот канал. В одном месте взрывчатка едва с промерзлой землей справляется, а рядом, в десяти метрах приходится строить лежневку, иначе экскаватор утонет в плывуне.

И утонул один. Правда, не экскаватор, а бульдозер. У Казимира Мицкевича.

После перекрытия Мицкевича перевели в канал. Там нужны были самые умелые и самые надежные механизаторы. А у него машина всегда была в исправности. И сам он ни от какой работы никогда не отказывался. Таких и отбирали на этот участок.

В тот день Казимир работал, как обычно, внимательно прислушиваясь к мотору. Ворчит, трудяга, сердится, потому что за десять минут, пока хозяин грелся в будке, грунт опять успел смерзнуться и теперь едва поддавался усилиям ножа.

И вдруг бульдозер застопорило. Напрасно Мицкевич дергал рычаги. Машина не двигалась. Она как-то странно оседала на один бок. Казимир выскочил из кабины и только тут понял, что произошло. Врезавшись поглубже, бульдозер попал на плывун.

Ошалелыми глазами смотрел Мицкевич на тонущую машину. У него не было сил даже крикнуть.

Когда опомнился, под черной жижей уже скрылась вер-

хняя часть гусениц. Не разбирая дороги, бросился к будке. Он и впрямь выглядел человеком «не в себе», потому что, увидев его на пороге, сразу несколько человек тревожно воскликнули:

- Ты что?
- Утонул, - только и смог выговорить он.
- Кто утонул?
- Бульдозер.
- Ты что, спятил? Чей бульдозер?
- Мой.

Механизаторы бросились в забой. Там на поверхности оставалась только кабина. Попытались вытащить несколькими бульдозерами. Ничего не вышло. Грунт так прочно засосал свою жертву, что она даже не шевельнулась.

- Окопать и откачать, - предложил кто-то.

Ему сразу возразили:

- Всю грунтовую воду не откачаешь.

Пришлось инженерам садиться за расчеты. Только через несколько дней, соорудив сначала мачту с целой системой полиспадов, бульдозер сначала приподняли, а потом вызволили из ловушки.

Этот случай заставил механизаторов осторожнее передвигаться в забоях. Но от постоянной угрозы увязнуть так и не избавились.

- Только удивительное упорство людей, - скажет мне потом, во время пуска Трахтман, - помогло нам справиться в срок с этим каналом. Не покривлю душой, если скажу: это был поистине героический труд. Никого не нужно было агитировать...

- А как же, Бенцион Шнеерович, с критикой, которой столько было в ваш адрес зимой?

Трахтман мудр той житейской мудростью, которая приходит к человеку с годами и приобретенным опытом. А потому без обиды, как-то даже весело парирует:

- Кого-то же нужно критиковать. Руководство стройки критиковало нас, потому что его критиковали выше. Все прекрасно понимали, что сдерживает темпы. Но ведь природу не обвинишь. Ее никакими словами не подхлестнешь, а человека можно. Авось, он, закусив удила, еще немного поднатужится и сделает чуть больше того, что делает.

- Здесь люди делали все, что могли, и даже больше, - подытожил тогда Трахтман.

... С наступлением весны условия на канале еще ухудши-

лись. Теперь к грунтовым водам прибавились паводковые. Не заставляли себя ждать и дожди.

Бригада коммунистического труда Юрия Накула крепила откосы железобетонными ячейками или, как их называли строители - ящиками, которые потом заполнялись камнем. До затопления канала нужно было уложить и заполнить еще тысячу штук. А они на полигоне. Как завезти их? Распутица полная.

Накул разыскал снабженца.

- Иван Яковлевич, срочно нужен лес.

- Зачем? - удивился Сизов. Кому-кому, а уж бригаде Накула с лесом делать нечего.

Юрий привел его на канал.

- Вот сколько осталось еще крепить, а ящики на полигоне. Начнем подвозить, первая же машина завязнет. Нужна лежневка.

- А кто ее строить будет? Людей-то не хватает.

- Сами построим.

- Ты, паря, больно прыток. Лежневку строить - не щи в столовой хлебать.

Сизов, много лет проработавший в лесной промышленности, прекрасно знал, что построить лежневую дорогу не так-то просто. В то же время ему нравилась готовность парня взяться за любое дело, лишь бы не сорвать пуск.

- Хорошо, будет вам лес.

К вечеру хлысты лежали на канале. Ребята тут же взялись за топоры. Всю ночь они тесали, сколачивали и укладывали щиты. Руководил работой Сизов. К утру подъездной путь был готов...

Наступившая весна шестьдесят четвертого года внесла коррективы и в мою работу. Теперь целыми днями я пропадала на Новинкинском, но больше на Пахомовском гидроузлах. И чем ближе к пуску, тем сдержаннее и лаконичнее становились информации, передаваемые в газету. Представляю несколько таких информационных вам, читатель, ничего не меняя и не комментируя. Они, надеюсь, помогут вам ощутить ту атмосферу, в которой жили волгобалтовцы в те дни.

7 мая. «Считанные дни отделяют строителей от того дня, когда по всей трассе зажжется зеленый свет навстречу первым теплоходам. Каждая смена приносит все новые рапорты о готовности к затоплению отдельных объектов, узлов, участков.

7 мая в 12 часов дня опущены затворы на тридцать тре-

тьем водосбросе. Началось накопление последнего, Новинкинского водохранилища».

12 мая. «Вчера центральная рабочая комиссия по приемке сооружений прибыла на третий шлюз и дала разрешение на его затопление. Из камеры были убраны все насосные установки и в нее со стороны Белоусовского водохранилища начала поступать вода. Накануне был затоплен канал между третьим и четвертым шлюзом. Здесь вступил в эксплуатацию водоспуск. На очереди - затопление четвертого шлюза».

18 мая. «Несколько дней назад коллектив строительного управления №418 рапортовал о том, что третий шлюз принял воду. Но трудовое напряжение не ослабевало ни на минуту. Все силы были направлены на завершение работ по четвертому шлюзу и примыкающим к нему объектам. Пока монтажники, возглавляемые старшим прорабом А.В. Моисеевым, заканчивали монтаж и опробование оборудования, строители очищали камеру, вывозили последний грунт и планировали откосы в нижнем подходе к шлюзу. Бульдозерист Мамед Карабаев, крановщик Михаил Яськов, комплексная бригада Федора Скоробреха и шоферы автоколонны Киевского метростроя работали в эти дни, не считаясь со временем. Почти не покидали строительную площадку мастера и прорабы.

И вот 17 мая четвертый шлюз сдан под затопление. Всю ночь на 18 мая вода заполняла камеру».

28 мая. «В восемь часов утра начался съем последней перемычки, отделявшей северный склон Волго-Балта от Череповецкого водохранилища. В 11 часов 30 минут проран был готов. Воды Белого озера, повернув вспять реку Ковжу, пошли к шестому шлюзу».

29 мая. «Сегодня утром были открыты клинкеты на верхних воротах шестого шлюза и начался сброс воды в Новинкинское водохранилище. Под напор поставлен пятый шлюз».

31 мая. «Шлюзы готовы принимать суда!»

Письмо двенадцатое

Гидромеханизаторы

Надеюсь, этот термин подробно объяснять нет нужды. Если экскаваторщики, бульдозеристы, скреперисты работают с землей посуху, то гидромеханизаторы разрабатывают ту же землю,

но в водяном потоке и с помощью водяного потока.

Вот с ними я и хочу познакомить вас, читатель.

На Волго-Балте гидромеханизаторы были субподрядчиками. 478-е управление, которое работало здесь, подчинялось напрямую тресту «Трансгидромеханизация». К 1963 году этот коллектив достиг рекордной численности - около тысячи двухсот человек, а участки его раскинулись по всей трассе строящегося водораздельного канала.

Кроме коллектива 478-го стройуправления, на Волго-Балте работали два мощных земкаравана - «Моонзунд» и «Ирбен», принадлежащие соответственно «Балттехфлоту» и «Черноморгидрострою», а также несколько землечерпалок Северо-Западного речного пароходства. Последние - обычные дноуглубительные агрегаты, кои были известны еще со второй половины девятнадцатого века. И.В. Петрашень в своей книге называет около десятка землечерпалок, работавших на Марининской системе в 80-90-е годы девятнадцатого столетия.

С земкараванами я постараюсь познакомить вас в последующих письмах. А сейчас мой рассказ о людях 478-го управления, фактически проложивших всю сорокакилометровую трассу водораздела.

Намереваясь рассказать о них, я заглянула в книжку под названием «Гидромеханизация». Написана она группой авторов (с одним из них я вас познакомлю чуть-чуть позже) уже после пуска Волго-Балта и вышла в свет в 1968 году.

Берясь за нее, я надеялась освежить в памяти кое-какие события тех лет. Это была «техническая информация» об опыте применения гидромеханизации на разработке таких «неподъемных» грунтов, какие встретились на Волго-Балте, и рассчитана она была на высококлассных специалистов. Листала, пыталась вникнуть в суть, но как только бралась за ручку, чтобы просто, доходчиво изложить прочитанное, оказывалось, что задачу я себе поставила непосильную. Из всей книжицы усвоила только одну мысль: ничего подобного тому, что сделали гидромеханизаторы на Волго-Балте, дотоле в мировой практике не встречалось.

На одной из страниц я наткнулась на знакомую фамилию. Прочла текст вторично и выписала эти несколько строк: «По предложению Л.В. Герасимчука был внедрен метод разработки торфов снизу вверх с перебором на один метр, в котором тонули пни и бревна». Это оказалось понятным: выемку углуб-

ляли на целый метр против проектной отметки, чтобы там утопить все, чем так засорены торфяники.

Эти строчки напомнили мне первое знакомство с гидромеханизаторами и с Герасимчуком, в частности.

Летом пятьдесят девятого года (в это время я работала в местной районке) мне было сделано серьезное внушение: недостаточно занимаюсь Волго-Балтом. Шевельнулась обида: как заниматься им, если куда ни сунешься, везде сторожевые вышки и конвоиры. А и добудешь разовый пропуск в производственную зону или проведет кто из руководства стройки, все равно путного ничего не напишешь.

Есть ли на трассе хоть один объект, где бы не работали заключенные?

В управлении стройки ответили: есть. В гидромеханизации работают только вольнонаемные.

Управление гидромеханизации - в Девятинах. Это тридцать верст от Вытегры. Еду туда. Советуют побывать на 305-м земснаряде. Лучший в коллективе. О нем стоит написать.

- Далеко ли до него?

- А он в Шумкино работает на расширении семьдесят второго судового хода.

Быстро прикидываю: это еще более тридцати километров. Как туда добраться?

Сообщают: из управления сейчас туда пойдет машина с запчастями. Может прихватить.

Больше тридцати километров одуряющей тряски. Бездорожье, какое еще поискать надо. Но в одном повезло: командир триста пятого Юрий Павлович Барашков - в прорабской, ждет эту самую машину. Уладив все с запчастями, готов проводить меня на земснаряд.

По пути рассказывает: триста пятый уже третий год на Волго-Балте. И третий год команда удерживает первенство среди коллективов стройучастка.

- Экипаж в основном молодежный, - подчеркивает Барашков. - Ребята подобрались отличные. С такими легко работать.

Первое, что бросилось в глаза, когда мы поднялись на земснаряд, - исключительная чистота. Если верно, что рабочее место - характеристика его хозяина, то тут была блестящая характеристика.

Еще на подходе предупредила своего спутника, что объяснять мне нужно все, как первоклашке, с азов, поскольку тех-

нику эту вижу впервые и, естественно, в ее работе ничегошеньки не смыслю.

Могла и не предупреждать. Юрий Павлович в обращении с журналистами - не новичок, знает, что нужно сказать и как сказать. Тут же на палубе начинается рассказ о работе команды. Объясняя, делает паузы, чтобы я успела все точно записать, щедро сыплет цифрами, подтверждающими, что и объемы кол-лектив год от года наращивает, и электроэнергию постоянно экономит.

- И все это - благодаря замечательному коллективу, - повторяет он еще раз. - Судите сами: по штату в команде должно быть тридцать два человека. А у нас всего 21. Справляемся.

Достал из кармана пиджака конверт с солдатским штемпелем, подал мне густо исписанный тетрадный листок.

- Это письмо бывшего старшего механика земснаряда Серкова. Прошлой осенью его взяли в армию. Но с коллективом связь не порывает.

Мелькнула мысль: эка невидаль, письмо. Трудно парню на далекой границе, вот и решил душу излить. Но через минуту уже пришлось укорить себя за скоропалительные выводы. В письме - никаких стенаний по поводу тягот армейской жизни. Бывший механик писал Барашкову: «...Кое-что подметил, что можно было бы внедрить на земснаряде. Сколько времени тратили мы на центровку моторов! А ведь иногда приходится менять его и во время работы. Это значит - простой. Очень помог бы в этом деле кардан, сделанный по принципу шарнира Гука...»

Прошу разрешения переписать эти строки в блокнот. Хорошая изюминка для корреспонденции: и на расстоянии в тысячу верст парень думает о своем коллективе, о своем земснаряде. Такой, конечно, отслужив, вернется обратно.

Экскурсию по земснаряду Юрий Павлович начал только после того, как я записала все, с его точки зрения, нужное для публикации. Подробно объяснил, как фреза врежется в грунт и разрыхляет его, превращая в пульпу*, как эта пульпа транспортируется в отвал. В общем, в течение какого-то полу-

* пульпа - жидкость с находящимися в ней во взвешенном состоянии твердыми частицами грунта, а попросту - разжиженная до определенной концентрации земля.

часа я получила представление о том, что такое гидромеханизация.

Когда мы, наконец, поднялись в рубку (здесь ее называют багерской), Юрий Павлович, кивнув в сторону стоявшего у пульта оператора, весело пробасил:

- А это наш ветеран, Леонид Владимирович Герасимчук.

«Ветерану» - лет тридцать пять - тридцать семь. Услышав голоса, он на секунду оторвал свой взор от приборов, безмолвно кивнул нам на приветствие, беглым взглядом скользнул по нашим лицам и снова повернулся к забою. Всем своим видом он как бы говорил: ну чего пришли мешать? Но как только пальцы его коснулись кнопок сигналов, он стал опять таким, каким мы его застали, когда вошли: уверенно-сосредоточенным.

Мне стало неловко: оторвали человека от дела. Юрий Павлович понял, и мы поспешили покинуть рубку.

- Какое впечатление произвел наш багер? - спросил Барашков, когда мы уже сошли на палубу.

Я неопределенно пожала плечами. А он продолжал:

- Герасимчук только с виду такой. В действительности это веселый и общительный человек. Он один из тех, кто приехал на Волго-Балт с Волго-Дона вместе с этим земснарядом и составил костяк нашей нынешней команды. Он хороший специалист и умелый организатор.

Юрий Павлович еще долго перечислял все лучшие качества своего старшего багермейстера, а я тем временем старательно восстанавливала в памяти его образ. Запомнилось лицо. Худощавое, скуластое, загорелое до такой степени, что казалось почти шоколадного цвета, оно было спокойным и суровым. Ясные, удивительно голубые глаза, неприветливо и холодно глянувшие на меня из-под черных, строго сведенных бровей, дополняли это впечатление. Я подумала, что старший багермейстер - человек сухой, своенравный, крутой характером, неразговорчивый, что он и не улыбается никогда.

Этими мыслями и поделилась с Барашковым. Юрий Павлович, выслушав мою характеристику, долго и заразительно смеялся.

- Бедный Леонид! Всегда первое впечатление у людей складывается не в его пользу.

И уже серьезно добавил:

- Разубеждать вас не стану. Если доведется еще встретиться с ним, убедитесь, что в своей оценке были не правы.

Он замолчал, сосредоточенно глядя туда, где фреза, поднятая почти над поверхностью воды, медленно врезалась в грунт. Потом, отвечая каким-то своим, невысказанным мыслям, уверенно произнес:

- Со временем из него будет отличный начальник земснаряда...

Пророчество Барашкова вскоре сбылось. Через несколько недель после нашей встречи он уехал с Волго-Балта, порекомендовав на свое место Герасимчука.

Шли месяцы. Команда триста пятого по-прежнему держала первенство в соревновании. Казалось бы, живи себе спокойно, без тревог и хлопот. Но не из тех был Герасимчук, кто способен довольствоваться достигнутым. Тем более, что в это время на всех земснарядах начался поиск путей повышения производительности агрегатов. Так недолго из передовиков и в отстающие попасть.

Герасимчук предложил тот самый послойный метод разработки грунта, который даже в книгу вошел, как поучительный пример работы на торфе.

Однако не все земснаряды работали на торфе. А вот продолжительность навигационного периода волновала всех. Северная навигация очень коротка. (Не забудьте, пожалуйста, читатель, что в пятидесятые-шестидесятые годы прошлого столетия зимы на Вологодчине были куда длиннее и суровее, чем сейчас). Только в мае, ну, в лучшем случае в конце апреля можно было включать земснаряд в работу, а в ноябре, а то уже и в конце октября приходилось останавливать механизмы. Практически только полгода настоящей работы. Вот и думали команды: как продлить этот срок? Призвали на помощь теоретиков. Те предложили использовать потокообразователи.

Подопытным «кроликом» стала команда триста пятнадцатого. К земснаряду и плавучему пульпроводу прикрепили два потокообразователя, которые создают вокруг агрегата постоянное движение воды (гидромеханизаторы говорят - майну), не давая ей замерзнуть.

- Трудностей было много, - вспоминал позднее командир экипажа Михаил Павлович Чикишев, - и эффект на первых порах был невелик. Однако сама идея возможности работы в зимних условиях восторжествовала.

В следующем году к зимней работе команда готовилась

заранее. Но с наступлением морозов возникло новое препятствие: из воды трос тянул за собой грунт, водоросли. Все это тут же примерзало к рамкам полиспастов. Трос часто соскальзывал с роликов, что вызывало простои.

Команда и тут нашла выход: на ролики полиспастов был приспособлен очиститель в виде треугольного ножа. Простои сократились.

В шестьдесят первом уже большинство земснарядов работало в зимних условиях...

Шестьдесят первый стал для гидромеханизаторов переломным, стал новой точкой отсчета в сооружении трассы канала.

И тут мне придется еще раз вернуться к многострадальному проекту Волго-Балта.

В 1960-м году на Шумкинском гидроузле к работам еще и не приступали. В Пахомово, где должно быть шестому и седьмому шлюзам, только-только зашевелились. Вывод напрашивался сам собой: в отведенные правительством сроки строители не укладываются. А это чревато и оргвыводами, и всякими прочими неприятностями.

Чтобы избежать их, решено было в очередной раз пересмотреть проект. Последовал отказ от Шумкинского гидроузла. Можно обойтись и без него, если... В Пахомово два шлюза заменялись одним, в полтора раза большим, чем остальные. И это возможно, если... Это таинственное «если» означало: гидромеханизации предстоит прорыть канал длиною в сорок верст, глубиною в иных местах до 35 метров. Такой канал позволит создать «единый бьеф», то есть гигантское водохранилище от шестого шлюза в Пахомово до седьмого на Шексне. 265 километров водной глади - и никаких тебе задержек, никаких «ступенек». Правительство одобрит. Экономится металл, цемент, другие строительные материалы. Чистый выигрыш - сорок четыре миллиона рублей. Тут «добро» обеспечено. Но сдюжит ли гидромеханизация?

Обратились к ней.

Гидромеханизация в лице главного технолога треста М.А. Горина, сделав соответствующие расчеты, подтвердила: сдюжит. Техники достаточно. На ряде волжских объектов работы завершены, можно перебросить оттуда.

М.А. Горина включили в группу авторов этого предложения, и уже за четырьмя подписями новый вариант проекта был направлен на рассмотрение правительству. Там его одобрили, и Ленгидропроекту было поручено в весьма сжатые сроки выдать

новое проектное задание. Но в Министерстве речного флота экспертиза его затянулась. Берега таких глубоких выемок укрепить практически невозможно. А как они поведут себя при эксплуатации? Ведь канал прокладывается в совершенно непредсказуемых грунтах. Вся трасса проходит по лесам и болотам.

Наконец, в середине 1961 года и речники утвердили проект. Теперь за дело. Нужно только, чтобы люди там, на земснарядах, прониклись важностью задачи и стремлением ее выполнить.

В 478-е управление приехал заместитель начальника треста А.Н. Потапов. Предложил провести производственное совещание, но не в Девятинах, где в основном начальство да всякие подсобные службы, а в самом крупном прорабстве Водораздел, так сказать, «поближе к массам».

Выступающий объяснил, что в связи с пересмотром проекта чуть ли не вдвое увеличивается объем выемки, которую можно выполнить только гидромеханизированным способом. Никакие экскаваторы и бульдозеры здесь работать не могут.

- Техники мы вам, конечно, добавим, - пообещал гость, - но главное будет зависеть от вас. У вас опыт и знание трассы.

Среди сидевших в зале был и командир 314-го земснаряда Василий Михайлович Реус. На Волго-Балт он прибыл с экипажем в сентябре 1960 года. В его биографии - работа на Волго-Доне, строительство Ульяновского речного порта, защитная дамба в Костроме, укрепление берегов Волги у Саратова. Но с первых же дней на новом месте понял: все трудности и сложности, встречавшиеся на предыдущих стройках, ничто в сравнении с работой на этой трассе.

- В 1961-й год мы вступили с одной мыслью, - рассказывал Василий Михайлович, - только не отстать от соседей. У них уже и сноровка, и приспособления всякие, а нам еще предстояло освоиться со здешними грунтами.

- Не отстали, - продолжал он. - Но только за счет того, что сократили до минимума простои механизмов. Все, что можно отремонтировать до остановки земснаряда, делаем в процессе работы. К моменту остановки команда знает, где и что требует серьезного ремонта, какие узлы нужно проверить. В этой работе участвуют все - от матроса до начальника. У многих из нас есть смежные профессии. Это здорово помогает.

Сам Реус владеет электросваркой. За счет этого сэкономлены десятки часов, потому что не приходится ждать, пока прибудет из мастерских вызванный специалист. А результат таков: на профилактический ремонт земснаряда отводится 48 часов, на триста четырнадцатью укладываются в 28, а самое большее - в 32 часа.

- Но все это такая малость, - говорил Василий Михайлович. - В погоне за кубометрами мы не задумываемся над тем, с каким напряжением даются эти кубометры. Вроде бы так и должно быть. Раз выбрал себе такую работу, так нечего жаловаться на условия.

Слушая Потапова, он думал все о том же. И вдруг...

- Посмотрите, в каких тяжелых условиях работают люди, - говорил гость. - Разве ничего нельзя сделать, чтобы облегчить их труд?..

Это что же, спрашивают его, Реуса? Так он давно уже думает над тем, почему у багермейстера такие условия работы. Пульт управления сконструирован неудобно. Из-за этого оператор должен целую смену стоять, вытянув руки и шею, чтобы видеть, что делается внизу у фрезы и рамы. Неужели ничего нельзя изменить?

Уходя с совещания, он твердо решил заняться этим непутевым пультом. Но сначала он посоветуется со старшим багером. Он давно уже подметил, что у этого парня нестандартное мышление.

Василий Гайворонюк, выслушав суть дела, сразу «загорелся». Он готов был включиться в работу немедленно. Реус обрадовался: у него есть единомышленник. Они поставили цель - создать такую конструкцию пульта, при которой багер мог бы во время работы сидеть, и при этом в поле его зрения были бы и приборы, и передвигающаяся внизу фреза, и рама агрегата.

Сначала работали каждый в отдельности у себя дома. Но получалось так, что за вечер Гайворонюк два-три раза прибегал к Реусу то посоветоваться, то эскиз показать. Начинали шумно спорить, что-то рассчитывали, рвали один лист бумаги, принимались за другой. Потом решили работать вместе, чтобы экономить время...

В тот вечер, когда были закончены расчеты и чертежи, Гайворонюк, усталый, но довольный, вставая из-за стола, сказал жене Реуса: «Ну, Лидия Егоровна, если только наша идея

осуществима, скажут нам гидромеханизаторы спасибо!»

Они создали совершенно новую схему пульта: вместо одного громоздкого ящика, из-за которого почти ничего нельзя было увидеть впереди, не вытянувшись и не перегнувшись всем корпусом, теперь было два небольших, в виде тумбочек, соединенных узкой планкой, на которой размещались кнопки сигналов. Таким образом, приборы располагались по обеим сторонам багера, а впереди через свободное окно он мог хорошо просматривать работу фрезы и рамы.

Новый пульт был целиком одобрен в производственном отделе управления. Смонтировать образец предложили самим авторам. Они это сделали у себя же на земснаряде. А через несколько месяцев такие пульта, изготовленные уже в специальных мастерских, были установлены и на некоторых других земснарядах.

А на триста сорок четыре в это время решали уже совсем иные проблемы.

Весной 1962 года на этом агрегате началось первое испытание несколько модернизированной моондзундовской фрезы, которую предложил к эксплуатации главный технолог треста М.А. Горин, тот самый Горин, который два года назад заверил, что гидромеханизаторы справятся с увеличенными объемами выемки. Теперь он считал себя вдвойне обязанным помогать коллективу. Его фреза имела целый ряд преимуществ перед той, с которой земснаряд выходил из заводской акватории. Она была открытого типа, у нее только пять лопастей, это облегчало работу в тяжелых глинистых грунтах. Но был в ней и существенный недостаток. Теперь во всас легче проникали крупные посторонние предметы, а в условиях очень засоренных забоев это увеличивало простои из-за чистки рабочего колеса.

Команда ворчала:

- Новшество называется, а простои участились.

Кое-кто уже готов был вернуться к старому. Но Реус понимал, что работать старой фрезой во все усложняющихся условиях невозможно. Нужно искать какую-нибудь защиту для новой.

Вечерами он подолгу листал всевозможные справочники, пособия, даже учебники по гидромеханизации, но ничего не находил. Нужно было придумывать самому. И придумал. Устройство, которое он предложил, позднее называли корнерезкой. Две металлические пластины, вращаясь вместе с фрезой, отбра-

сывали корни в сторону. А то, что все-таки попадало к фрезе, тут же размалывалось большим количеством острых зубьев, приваренных к пластинам.

Но Реуса не удовлетворяли мелкие усовершенствования. Он вынашивал мысль о том, как вообще уменьшить выработку тяжелых грунтов на больших глубинах. С ней и пришел к главному инженеру управления.

- А что, если на глубине девяти метров уменьшить ширину захвата метров на двенадцать, - объяснял он свою идею. - Зато, поднявшись выше на три метра, расширить захват за пределы проектной отметки. Вместо пологих откосов будем иметь ступенчатые. На большой глубине это никакого значения для судоходства иметь не будет, а мы получим возможность уменьшить выработку тяжелых глинистых грунтов.

Юрик Михайлович Республиканский взял карандаш. Одна цифра вставала рядом с другой. Если принять предложение Реуса, то проходка каждые ста метров канала сократится на десять дней.

- Это же замечательно! - восклицает скупой на похвалы главный инженер...

Так родился ступенчатый метод разработки профиля канала. Вскоре земснаряды на трудных участках работали по новой технологической карте.

На этом в рассказе о триста четырнадцатом земснаряде можно поставить точку.

- Как точку? - спросите вы удивленно. - А где рекордная выработка, высокая производительность труда, где, наконец, экономия, ну, хотя бы электроэнергии? Об этом же ничего не сказано.

Что ж, добавлю еще несколько строк. Экипаж триста четырнадцатого не только в шестьдесят первом году, но и в шестьдесят втором, и в шестьдесят третьем досрочно выполнил свои обязательства. А в них неперенным пунктом включалась и экономия электроэнергии. В обязательствах на 1962 год, например, было записано: «Сэкономить расход электроэнергии на три процента». А это, скажу я вам, очень высокий показатель. Для сравнения: считающаяся по праву маяком волгобалтовских гидромеханизаторов команда триста пятнадцатого земснаряда бралась сэкономить в том же году только полпроцента электроэнергии.

За период работы на Волго-Балте триста четырнадцатый

земснаряд оставил за своей кормой более двух тысяч метров готового канала...

Обещание, прозвучавшее с трибуны того памятного совещания в поселке Водораздел о дополнительных земснарядах, было выполнено. В течение шестьдесят первого и шестьдесят второго годов 478-е стройуправление получило несколько земснарядов и земустановок. Но вот беда: большинство механизмов прибывало с некомплектom команды, а то и вовсе без нее. Людей не хватало на всех замснарядах. Но там, где команды были уже сложившиеся, недостаток человеческих сил компенсировался опытом имеющихсЯ. Такие команды могли справляться с заданием и при 24 работниках вместо 32, положенных по штату. В большинстве случаев так оно и было.

Но если земснаряд прибывал с пятью членами команды, то прежде чем ввести его в забой, нужно было «добрать» и обучить людей. Потому нередко можно было услышать такой диалог:

- Я направлен к вам на земснаряд.
- А кем до этого работали?
- Лебедчиком в леспромхозе.
- У нас будете электромашинистом.

Короткий инструктаж и под присмотром опытного специалиста новичок приступает к работе.

Сущей головной болью становились для руководства управления земустановки, которые прибывали вообще без команды*.

Тогда приходилось...

Впрочем, все по порядку.

... Давно закончилась смена. Заполнен вахтенный журнал, помечены в записной книжке все дела на завтра, но Самойлов не спешит домой. Он сидит в рубке, рассеянно глядя туда, где водяная струя непрерывно взметывает в воздух фонтаны грязных брызг. Невеселые думы его то и дело возвращаются к разговору с главным инженером управления...

Республиканский пришел на установку неожиданно. На шестьдесят шестом канале дела шли нормально и, как водится в таких случаях, сюда начальство заглядывало редко. Было много

*Земснаряд типа «300-40» плавучий, он прибывал к месту работы своим ходом. Поэтому хоть несколько человек команды должны были его сопровождать.

Гидромониторные установки - не плавающие. Их доставляли на каком-то транспорте в размонтированном виде. Поэтому они, как правило, прибывали без людей.

других участков, где внимательный глаз «главного» требовался ежедневно.

Поэтому, еще издали заметив знакомую высокую фигуру, люди насторожились. Он шел от бригады к бригаде, коротко здоровался и долго молча наблюдал за работой. Голубые глаза его смотрели сосредоточенно, спокойно и только легкое подрагивание какой-то невидимой жилки на правой щеке выдавало его волнение.

- С чего бы это? - спрашивал себя Самойлов. - Кажется, все снаряды в графике.

Ответа он не находил, потому еще внимательнее присматривался к инженеру. А тот, обойдя все установки, снова вернулся к сто тридцать пятой и заговорил...

- Вот смотрю, Игнатич, на работу твоей команды, а у самого из головы не выходит Анненское прорабство. Плохо там, очень плохо. Снаряды стоят. Чтобы их пустить, нужны люди, специалисты. Ну, а как в управлении с кадрами, сам знаешь. Новичков получаем.

Самойлов, еще не понимая, к чему клонит главный инженер, молчал.

- Перешел бы ты на одну из тех установок, а? Подумай!..

И ушел, оставив начальника земснаряда один на один со своими мыслями.

Легко сказать: подумай! А если здесь каждый винтик проверен собственными руками. Во всем здесь частица тебя самого. Сейчас легко работать. Выросли люди... Сколько лет ты отдавал каждому из них все, что знал и умел сам, учил их самостоятельности, настойчивости, твердости и дисциплине. Теперь они - надежная опора. Даншин, Королев, Логинов...

О Саше Логинове думается особенно приятно. И не только потому, что он - друг. Биография у Логинова самая обычная, короткая, ну совсем с гулькин нос. Одна тетрадная страничка. Впрочем, так ли уж коротка и проста, как кажется. Ведь это только пишется: родился, учился, начал работать... Стандарт. А если заглянуть за этот стандарт. Как много может скрываться за короткой фразой: пошел работать.

Рано начал работать Санька Логинов. Отец, уходя на фронт, сказал: «Ты, Александр, теперь самый старший мужик в доме. Помни это!»

Вскоре почтальон принес им конверт с незнакомым почерком. Похоронка. Пришлось думать, как помочь матери поставить на ноги младших.

Ближайшим от их дома предприятием была небольшая картонная фабрика со старым, еще дореволюционным оборудованием. Сюда и пришел пятнадцатилетний подросток... А когда вернулся из армии, их девятинский край был уже не тот. Вокруг шумела стройка. И хоть продолжал Александр работать на фабрике, дыхание ее доходило и до него, будоражило мысли. Рассказы друзей еще подливали масла в огонь.

И он, наконец, решился. В кабинет начальника управления входил робко, неуверенно: а вдруг не примут. И даже когда услышал: «Будешь гидромониторщиком», - еще не совсем поверил. Но ему продолжали говорить:

- Пойдешь на сто тридцать пятый, к Самойлову. Поработашь, присмотришься. Если появится желание приобрести более сложную профессию гидромеханизатора, направим в школу...

Сейчас Александр уже второй год самостоятельно возглавляет команду. Самойлову есть чем гордиться. Его воспитанник и выдвиженец оправдал доверие.

- Работает по-самойловски, - так, кажется, сказали однажды о Логинове в управлении. Приятно сознавать, что твои заботы не пропали даром. Вот и Пасхин уже вышел на самостоятельный путь. Может быть, «главный» прав... Здесь и без него отлично справятся...

Нет, нет. Уйти с земснаряда, значит, начинать все сначала. Зачем ему это? Его коллектив по праву считается одним из лучших в управлении. Неизвестно, когда еще на новом месте ему удастся снова выйти «в люди». Сумеет ли он еще добиться таких показателей: в 1961 году - более полумиллиона кубометров, в 1962 году условия разработки значительно труднее, а план уже перевыполнили. Хорошие заработки, почет и спокойствие. Что еще нужно?..

Но напрасно старался успокоить себя Самойлов. С этого дня душевное равновесие покинуло его. Он приходил на работу мрачный и молчаливый более обычного. Словно два человека поселились в нем. И эти двое непрерывно спорили между собой.

- Анненский участок - решающий, - говорил один.

- Ну и что? Тебе-то какое дело до этого? - возражал другой.

- Тебе доверяют, от тебя ждут помощи, а ты...

- Оставайся, никто силой тебя не заставит. А здесь спокойно, бесхлопотно. И слава к тому же. Не каждому звание «Лучший механизатор Министерства транспортного строительства» присваивают. А там еще в отстающие попадешь...

В такой напряженной внутренней борьбе прошло несколько дней. Наконец, однажды утром Самойлов не вышел на работу. Никто из команды не удивился этому. Случалось и раньше, что их начальник задерживался по делам в производственном отделе или в мастерских. Правда, в таком случае он обычно предупреждал об отлучке, чтобы при необходимости знали, где его искать. Но мало ли что бывает.

А Самойлов в это время был далеко и от мастерских, и вообще от своего прорабства. Никому ничего не говоря, он решил съездить и посмотреть на тот самый участок, куда приглашал его главный инженер. И чем дальше он шел по берегу будущей трассы, тем мрачнее становились его мысли. Через каждые восемьсот - девятьсот метров стояли земустановки. Они казались ему одинокими и беспомощными. От жалости к этим бездействующим машинам у него сжималось сердце. Около одной из них он остановился. Это был сто шестой снаряд. Пять молодых людей неумело возились у водовода.

Неожиданно для себя (он дал слово ни во что не вмешиваться, а только смотреть) спросил:

- Где остальные?

Ребята не поняли.

- Почему не вся команда в сборе?

- Так тут же все, - удивленно вскинул брови самый рослый из них. Полинялая гимнастерка плотно облегла его широкие плечи. «Ишь, какой шустрый, - добродушно подумал Самойлов и тут же отметил: а ребята ничего, сильные. С такими можно было бы работать. Только подучить их нужно».

Снова спросил:

- Кто у вас за старшего?

- А его нет, - ответили сразу все, хором, - мы все себе старшие.

- Ждем, пока пошлют нам начальника, - серьезно пояснил паренек в гимнастерке. - Да видно, нет желающих на наш участок.

От этих слов Александру Игнатьевичу стало не по себе. Хоть парень и не имел в виду никого конкретно, но ему показалось, что упрек относится именно к нему.

- Скоро пришлют, - неопределенно ответил он и поспешил прочь. Ребята проводили его любопытными взглядами.

Весь вечер Самойлова не покидали раздумья о сто шестой. Даже бегло осмотрев установку, он заметил, что многих узлов не хватает, вакуумной системы и вовсе нет, монтаж водоводов не

завершен. Что смогут сделать там эти пять юнцов без знаний и опыта.

Утром перед началом смены собрал всех в машинном отделении.

- Ухожу от вас, ребята, в Анненское прорабство. Если у кого есть желание, идемте вместе. Но сначала подумайте. Там будет трудно. Начинать придется с монтажа.

По своим местам расходились серьезные и задумчивые. У каждого было то же состояние, которое испытал несколько дней назад сам Самойлов. А он всеми мыслями был уже сейчас там, на сто шестой. Обдумывал, как быстрее закончить монтаж водовода, где взять недостающие узлы и детали.

Первым на призыв Самойлова откликнулся старший смены Юрий Кондратьев. За ним еще четыре человека. Весть о том, что начальник сто тридцать пятой уходит на отстающий участок, быстро облетела все земснаряды прорабства. От соседнего экипажа пришли три брата Максимовых. Их Самойлов знал как хороших специалистов. Юрий и Анатолий работали старшими смен. Вместе с Кондратьевым они будут ему надежной поддержкой. Станислав - электромашинист. Тоже хорошо.

Начальником сто тридцать пятой оставался Михаил Николаев. В последний день он отозвал Самойлова в багерскую и грустно спросил:

- Ну, говори, Игнатич, чего у тебя там не хватает? Поделится. Вместе ведь собирали все столько лет.

Самойлов улыбнулся. Если назвать все, что требуется на сто шестой, то пришлось бы унести треть земснаряда. Но кое-что из инструмента и запасных частей он все-таки взял.

Ребята на сто шестой встретили его как старого знакомого. Сразу оживились. Вместе с пришедшими разделились на два больших звена. Юрий Кондратьев возглавил работы по монтажу электрооборудования, Самойлов с Анатолием и Юрием Максимовыми принялся за монтаж пульповода. Очень кстати пришлось здесь их смежные профессии электросварщиков. Все работы выполняли сами, не ожидая, пока из прорабства или управления пошлют специалистов.

Приближалась зима, поэтому установку монтировали так, чтобы она могла работать и в зимние месяцы. Использовали уже накопленный ранее опыт работы при низких температурах. Сделали утепление забоев и трубопроводов в пониженных местах. Установили гидрорыхлитель для размыва зумпфа, чтобы он не заплывал грунтом и не замерзал.

В конце октября Самойлов сообщил руководству управления:

- Сто шестая готова к работе!

Накануне он тщательно продумал расстановку людей. Новичков за время монтажа уже кое-чему обучили, но опытный советчик не был лишним для них. Поэтому смены комплектовали так, чтобы у механизмов всегда находились двое опытных рабочих и один новичок.

Уже первые дни показали, что команда хорошо подготовилась к работе. В ноябре вынули 44 тысячи кубометров грунта, в декабре - около 30 тысяч. Это был высокий показатель для механизмов данного типа даже в лучшие летние месяцы.

К январю земустановка углубилась в русло канала на семь метров. Это обеспечивало возможность работать при температурах 10-15 градусов ниже нуля. Чтобы максимально использовать энергию водной струи, гидромониторы устанавливали на предельно близком расстоянии от размываемого забоя. Кроме того, в соответствии с характером грунта, подбирали насадки.

К весне сто шестая уже уверенно лидировала среди земснарядов данного типа.

Рядом с ней работала сто седьмая. Коллектив целиком молодежный. Самойловцы вызвали соседей на соревнование. Те восприняли вызов с энтузиазмом, но вскоре носы повесили: слишком уж велик был разрыв в производительности.

- Так и соревноваться не интересно, - пошутил однажды Самойлов. - Получается вроде игры в одни ворота.

А у команды своей спросил: «Может, попробуем помочь?»

- Давайте поможем, - согласилась команда.

И он стал часто заглядывать в соседний забой. Быстро определили: отстают ребята по двум причинам. Во-первых, потому, что стараясь как можно скорее начать разработку забоя по всему фронту, не углубили земснаряд до проектной отметки. После короткого успеха производительность агрегата резко упала. Вторым просчетом ребят было их неправильное отношение к гидромониторам. Они почему-то считали, что чем дольше не наращивают трубы, тем больше времени выигрывают. А получалось наоборот. Часто из-за дальнего расстояния струя работала вхолостую.

Все объяснил, а чтобы увидели в натуре, как надо работать, пригласил к себе на земснаряд. Показал, как работает его команда. Здесь ребята со сто седьмой увидели два мони-

тора. Пока один в действии, второй наращивается. В результате не нужно останавливать земснаряд во время передвижки мониторов.

- Ну, теперь берегитесь, - пригрозили, смеясь, соседи. - Научили на свою голову. Вот возьмем и отберем у вас первое место.

- Отберете, хорошо, - улыбнулся в ответ Самойлов. - Общему делу польза. Только это мы еще посмотрим.

На сто седьмой старались здорово. Самойловцев обогнать им, конечно, не удалось, но в передовиках они закрепились прочно.

Весной шестьдесят третьего Самойлову пришлось еще раз вступить в спор с собственным «я». В прорабстве Волоков мост на отстающую 154-ю установку нужен был начальник. На этот раз руководство управления попросило Самойлова отдать туда кого-нибудь из команды.

Первой реакцией на этот разговор было чувство протеста: почему именно у меня? Коллектив еще только складывается. Людей и так не хватает в команде.

Но голос совести и на этот раз оказался сильнее:

- На сто пятьдесят четвертой целый коллектив без руководителя. Тебе бы не сопротивляться, а отдать туда самого опытного, в котором бы ты был уверен, как в самом себе...

И он порекомендовал своего старшего смены Юрия Максимова.

- Смотри, не подведи нашу команду, - напутствовали Юрия товарищи.

Он не подвел. Когда мне довелось побывать в прорабстве Волоков мост, сто пятьдесят четвертая еще не значилась в передовых, но с производственным планом уже справлялась.

И ничего удивительного не было в том, что в 1963 году Самойлову вторично присвоили звание «Лучший механизатор Министерства транспортного строительства СССР». В 1964 году Государственный производственный комитет по транспортному строительству выпустил большой иллюстрированный плакат об опыте его работы. А в 1965-м, когда правительство награждало особо отличившихся строителей Волго-Балта, Александр Игнатьевич Самойлов был в числе шестерых рабочих (В. Лущик, А. Глущинов и другие), удостоенных высшей награды - ордена Ленина...

Однако... Увлечшись рассказом о Самойлове, я, кажется, забежала далеко вперед. А потому - обратно, в 1962 год.

Многое было обещано гидромеханизаторам, когда рассматривался проект, дескать, все вам обеспечим, только соглашайтесь на те объемы, которые вам теперь придется выполнять...

Однако шли месяцы, срок ввода канала все приближался, а обещанное поступало далеко не все.

И тогда начальник 478-го управления Борис Вахтангович Карумидзе, минуя все инстанции, обратился с письмом напрямую к министру транспортного строительства СССР Е.Ф. Кожевникову.

Вот это пространное письмо, вернее, копия его, у меня в руках. Подробнейшим образом изложена ситуация, в которой оказался коллектив управления, потому что «мероприятия, направленные на форсирование гидромеханизированных работ, предусмотренные приказами Министерства и распоряжениями Главморречстроя, или не выполняются вовсе, или выполняются крайне медленными темпами. Такое положение дел вызывает серьезную тревогу..., в связи с чем вынужден обратиться лично к Вам с просьбой найти возможность...»

Далее следует по пунктам перечень того, без чего гидромеханизаторы не смогут выполнить возложенную на них задачу. Срочно нужны моторы и запчасти для земснарядов, нужно завершить реконструкцию Белоусовской подстанции, иначе не все агрегаты смогут нормально работать. Нужны кадры инженеров и техников, требуется хоть какое-то жилье для прибывающих людей...

Если обращаются непосредственно к министру, он вынужден реагировать. В 478-е управление начали поступать запчасти. Завершили, наконец, работы по подстанции. Приехало несколько специалистов. С жильем, правда, так до конца стройки вопрос должным образом решен и не был.

Пожинать результаты этого письма довелось уже не Б.В. Карумидзе. Его отправили на пенсию. А в управлении вскоре появился новый начальник.

О нем уже в следующем письме.

Письмо тринадцатое

Испытание на прочность

Как вы думаете, читатель, с какой скоростью распространяется информация?

Представляю, что ответы будут разные. Задавая этот вопрос, я не учла, что у вас сегодня - мобильные телефоны, факсы, телетайпы и бог весть еще какие передающие аппараты. Я же имела в виду шестидесятые годы, когда основным средством общения на расстоянии был обычный телефон, и то не везде.

И тем не менее, весть о том, что едет новый начальник управления, быстро облетела все прорабства, все поселки и земснаряды гидромеханизаторов.

Ведущие инженеры кое-что слышали о нем, некоторые даже встречались с ним на разного рода совещаниях в тресте. А потому вспоминали и оценивали все, что знали о нем.

Молод. Несколько лет назад только закончил Московский инженерно-строительный институт. Однако успел уже поработать на сооружении таких крупных объектов, как Горьковский порт и Можайский гидроузел. Говорят, очень энергичен. Это очень хорошо. Такие люди и сами устали не знают, и не дают успокаиваться другим. Была бы только эта энергия в меру, а то излишняя может обернуться во зло.

Спортсмен. Даже, кажется, мастер спорта. Это тоже хорошо. Со спортом в коллективе слабенко, хотя на лыжах покататься в свободный день многие не прочь...

Последнее время руководил Московским участком гидромеханизации. Дела там шли успешно. Участок похваливали, ставили в пример другим. Но Подмоскovie - это не Волго-Балт. И условия не те, и размах не тот. Каково-то он покажет себя здесь, когда до пуска канала остается практически год, и за этот год нужно вынуть не менее 8,5 миллиона кубометров грунта. Да какого грунта! Правда, земснарядов на канале уже в достатке, есть масса другой техники. Тут безусловно нужны инженерные знания. Но чтобы управлять тысячным коллективом, нужны еще и определенные душевные качества. Их формируют в человеке опыт и время...

В общем, коллектив встретил Николая Георгиевича Вавилова настороженно, а природа - и вовсе холодно. Почти все земснаряды стояли, скованные декабрьскими морозами. Ремонтные работы только разворачивались.

Не успел новый начальник еще по-настоящему познакомиться с экипажами, как на управление свалилась беда: один за другим сгорели два земснаряда. От триста второго остался только обгоревший металлический остов да куча углей. В ме-

таллолом бы все это - и вся недолга. Так ведь летом на учете будет каждый агрегат. А ждать поступления новых не приходится, сюда уже стянули все, что можно было.

Несколько меньше пострадал триста первый. Но и с ним придется немало повозиться.

Не заставили себя ждать всякие комиссии и следователи. Как могло такое случиться? Почему допустили? Кто виноват?

Начальнику бы самому во всем разобраться, спокойно обдумать, как быть дальше, а его со всех сторон вопросами атакуют: «Как будете людей наказывать?», «Что собираетесь делать с пострадавшими машинами?»

Он не спешил с ответами. Легче всего отдать людей под суд. Только будет ли от этого польза делу?

Собрал команду триста второго. Люди пришли поникшие, с осунувшимися лицами. Он понимал, что никакое, самое суровое наказание уже не способно вызвать душевные страдания более сильные, чем те, что они уже пережили за несколько дней. Они признают свою вину. Они готовы на любое материальное наказание, только пусть им разрешат восстановить свой земснаряд.

- А сможете ли восстановить? - спросил Вавилов. Он-то понимал, что восстанавливать агрегат из этих обломков равносильно тому, что построить новый. Даже в специализированных мастерских. Понимал и то, какую ответственность взваливает на свои плечи. Спрос-то в конечном итоге будет с него. А понимают ли эти два десятка людей, на что отваживаются?

- Если поможете с материалами и оборудованием, восстановим, - уверенно произнес командир земснаряда Савин.

«Помогать-то вам придется не только материалами, - внутренне поразовавшись такой решимости людей, подумал Вавилов. - Но это уже наши, инженерные заботы».

Вслух подытожил:

- Будем восстанавливать. Сначала определите, что еще может быть использовано, а что подлежит замене. Отдельные узлы закажем в Цимлянских мастерских. Попросим изготовить побыстрее...

Всем проверяющим и расследующим сказал жестко:

- Виновных накажем своими силами, а земснаряд восстановим на месте.

Инженеры сочли это фантазией.

- Николай Георгиевич, в наших условиях это невозможно,

- убеждали его. Но он остался непреклонен.

Он поверил людям. Бывают ситуации, когда люди способны сделать невозможное. И они это сделают. Даже не ради искупления своей вины, хотя и это нельзя сбрасывать со счета. Они постараются оправдать доверие. И это главное.

Через несколько дней такое же собрание провел и с экипажем триста первого земснаряда. Решение было аналогичным.

И потекли обычные рабочие будни: собрания на каждом земснаряде провести, кадровых проблем - пруд пруди, совет молодых специалистов организовать. Постоянно действующее производственное совещание не работает - надо подстегнуть, помочь определить круг вопросов, которыми бы оно занималось, не зря ведь называется постоянно-действующим. Лыжники пришли: помогите, скоро районные соревнования...

Кстати, о соревнованиях. Вавилов не только помог экипировать команду, но и сам вышел на лыжню, что обеспечило гидромеханизаторам первое место в этих соревнованиях.

Но чем бы он ни занимался, он постоянно помнил о двух пострадавших земснарядах и старался всячески им помогать. Особенно «выколачиванием» оборудования и запчапстей. Беспокоили Цымлянские мастерские: они задерживали выполнение заказов, а это в свою очередь сдерживало работы по восстановлению агрегатов...

Вскоре в коллективе заговорили еще об одной особенности нового начальника. Он на дух не переносил пьяных. Его предшественник был человеком мягким и снисходительным. И если приходил к нему в кабинет человек с какими-то просьбами, хвативший перед этим «для храбрости» чарку-другую, он его все равно выслушивал, обещал даже чем-то помочь и деликатно выпроваживал из кабинета.

В один из мартовских вечеров и к Вавилову заявился пьяный рабочий. Николай Георгиевич не стал выслушивать его несвязную речь, а спокойно предложил:

- Идите проспитесь, завтра придете трезвый, поговорим.

Отказ показался визитеру оскорбительным: новый начальник зазнался, не желает с рабочими разговаривать. Начал все это высказывать в повышенных тонах. Вавилов встал, еще раз попросил пришельца покинуть кабинет. Не помогло. Тогда он силой выдворил его за дверь. Больше ничего подобного уже не повторялось.

С наступлением теплых дней застать Вавилова в кабинете

стало практически невозможно. Целыми днями мотался он в своем газике, когда с шофером, а когда и сам за рулем, переезжая с одного участка на другой. В короткий срок у большинства рефулерных земснарядов заменили фрезу, модернизировали рабочее колесо, поставили сваи.

Эти сваи - предложение начальника триста первого земснаряда Аркадия Васильевича Алексеева. Еще до пожара экипаж опробовал их в работе.

А начиналось все еще в шестьдесят первом году, когда команда решила, наконец, покончить с хроническим отставанием: «Стыдно. Молодые, здоровые парни, а все время в хвосте!»

Первый успех - пятьсот тысяч кубометров грунта за год - был результатом энтузиазма и упорядоченной организации труда. Но в следующем году поняли: на одном энтузиазме новый участок не одолеть, слишком тяжелые грунты. «Что будем делать?» - спросил Алексеев своих ближайших помощников - начальников смен.

«Нужно менять фрезу и укреплять сваи», - таково было общее мнение.

Из-за тяжелых грунтов сваи, с помощью которых земснаряд передвигается в забое, часто гнулись. Укрепить? Но как? И чем?

Решили вовнутрь свай вставить бревна. Не помогло. Тогда бревна заменили 600-миллиметровыми трубами. И проблема была снята. С фрезой оказалось сложнее. Но когда земснарядам была предложена модернизированная «моондзундовская», стало легче.

Восстанавливая свой земснаряд после пожара, Алексеев опять попросил куски 600-миллиметровой трубы. Вавилова интересовало, зачем они им? Аркадий Васильевич объяснил. Трубы были доставлены не только на триста первый, но и на все агрегаты, работавшие с тяжелыми грунтами.

В мае уже все 39 земснарядов, все гидромониторные установки работали на полную мощность. А в июле, на посрамление тем скептикам, которые всю зиму портили Вавилову настроение своим неверием в возможность восстановить триста второй земснаряд, он в соревновании занял первое место.

После долгого перерыва я приехала к гидромеханизаторам в августе шестьдесят третьего накануне Дня строителей. Повод был далеко неординарный: впервые одному из всех волгобал-

товских управлений вручалось переходящее Красное знамя Государственного производственного комитета по строительству.

Сейчас, когда я пишу эти строки, уже только мои сверстники знают, что это значит - завоевать в соревновании первое место и в качестве награды получить переходящее Красное знамя. Вы, сегодняшние молодые, любой успех, любую победу оцениваете деньгами (и что самое обидное, не рублями даже, а долларами!). Хорошо это или плохо, покажет время. Я - не судья. Я просто констатирую факты. У моего поколения были другие ценности. Никакая денежная премия не могла бы вызвать у людей такой эмоциональный подъем, какой царил в тот день в клубе рабочего поселка Водораздел. Это была радость общей победы, и каждый чувствовал свою причастность к ней.

Любое торжество имеет свой конец. Бесконечны только рабочие будни. А они по-прежнему приносили гидромеханизаторам немало хлопот. Природа продолжала испытывать людей на прочность. То в одном, то в другом месте происходили оползни, в канал возвращались сотни кубометров грунта. А в сентябре случилось то, что внесло серьезные коррективы в работу коллектива и помнилось долго.

Приходилось ли вам, читатель, видеть когда-нибудь, как движется земля? Я имею в виду не движение Земли, то бишь нашей планеты во Вселенной, а обыкновенное движение небольшого участка земной поверхности, вполне охватываемого взглядом. Зрелище, должна вам сказать, не из приятных.

...Это случилось 20 сентября 1963 года около 3-х часов по полудни. Я приехала на практически уже готовый 69-й канал. Земустановки 110-я и «12-09» и пара бульдозеров вели зачистку котлована. Я намерилась сделать несколько снимков. Занятая фотоаппаратом, не обратила внимания на очень громкий и тревожный возглас: «Берег!»

Кто-то не очень вежливо толкнул меня в плечо искомандовал: «Бегите!» Решив, что я мешаю кому-то работать, отскочила в сторону и тут заметила, что бульдозеры уходят к правому берегу, там мечутся и что-то кричат люди. Еще ничего не понимая, я тоже побежала. Кто-то помог мне подняться на высокий и довольно крутой берег. И только тут я увидела странное и страшное зрелище. Прямо на нас, медленно, но неотвратимо двигалась многометровая толща левого берега. Двигались покосившиеся деревья, кусты, телеграфные столбы с проводами.

Плотно зажмурила глаза, чтобы проверить, уж не галлюцинация ли? Когда снова взглянула в сторону левого берега, он был еще ближе. Рядом со мной механизаторы пытались бульдозерами вытащить из котлована земустановки. Одну - это была «12-09» - успели подцепить и поднять. Все в ней затрещало и заскрежетало: в спешке было не до осторожности.

Вторую подтащили к берегу, но поднять не успели. Раздался оглушительный треск, под ногами вздрогнула почва. Это сомкнулись берега.

Теперь перед нами была лесная целина. Правда, выглядела она так, словно только что пронесся здесь циклонический вихрь и все, что можно было, повалил и разметал. Канала больше не существовало.

Меня постарались поскорее отправить в поселок, чтобы не мешала, потому что в той обстановке было не до приличий и деликатностей.

Только на следующий день я узнала, что под семиметровой толщей земли находился огромный пласт пльвуна. Нарушенный прорезью канала, он пришел в движение, устремился в пустоту, увлекая за собой все, что было выше его. По прикидкам специалистов, в канал вернулось около ста пятидесяти тысяч кубометров грунта.

Предстояло все начинать сначала.

От сто десятой установки остались только щепки и металлолом, а «12-09» команда решила восстановить, чтобы тут же продолжить работу. Ее запустили через десять дней. Однако долго работать она уже не могла: приближалась зима. Сюда нужно было вводить мощный рефулерный земснаряд, команда которого имела бы опыт работы в зимних условиях.

Вавилов еще и еще раз мысленно представлял себе команды. Выбор большой. 314-й, 315-й, 313-й, 311-й... Это флаги. Каждому можно доверить это задание. У 311-го выработка пониже, чем у остальных, но то, что он сделал, не каждому под силу. Перед ним был участок, на котором под тяжелыми глинистыми грунтами были «похоронены» сооружения старо-маринского канала. Чтобы извлечь бревна, приходилось не столько фрезой работать, сколько гидромонитором. Только упорство экипажа помогло справиться с этим неожиданным «кладбищем» человеческого труда.

Ближе всех к месту происшествия 306-й. Опыт у него

тоже немалый, и характер у Вакарчука крепкий. Что ж, так тому и быть - в 69-й канал войдет 306-й.

Сообщение о новом задании команда восприняла как должное и тут же начала готовиться к перебазированию. Но как только вошли в забой, выяснилось, что фреза, так хорошо разрешавшая глину, здесь работать не могла. Огромное количество пней, бревен, всевозможных коряг - все это непрерывно забивало рабочее колесо. Команда не жаловалась, но выработка... Такой темп выемки не мог гарантировать сроки. А весной по каналу должны были пройти суда. Должны!..

Вавилов засел за книги. И в одной из них он нашел описание старой, давно уже вышедшей из употребления фрезы со странным названием «митра». Перечитал текст еще раз. Это было как раз то, что так нужно им сейчас.

- Вроде бы неловко к старому возвращаться, - нерешительно отозвались инженеры управления.

- Когда на карту поставлена судьба канала, не все ли равно, какой фрезой и каким способом он будет прорыт, - настаивал Вавилов. - Главное, чтобы она облегчила работу земснаряда, ускорила выемку.

На триста шестом установили «митру». Это заняло несколько дней, но производительность сразу заметно выросла.

И все же Вавилов решил подстраховаться. Как только экипаж триста первого закончил обычный зимний ремонт, ему было предложено выйти навстречу триста шестому. Николай Георгиевич приехал на канал, собрал обе команды. Участок между земснарядами измерили, по центру вкопали флагшток с алым полотнищем. Команда, которая первая достигает финиша, поднимет над рубкой этот флаг. А срок окончания работ - 1 мая.

Обе команды приняли условие.

Несколько дней спустя вечером Вакарчук зашел на квартиру к своему помощнику - багермейстеру Мурзаматову.

Так уж повелось, что в трудную минуту Михаил Андреевич всегда спешил за советом к Дусмату. Их связывала давнишняя дружба, возникшая еще в те времена, когда они вместе начинали свой трудовой путь на Волго-Доне. С тех пор, куда бы ни перебрасывали Вакарчука, Мурзаматов всегда следовал за ним. Вместе они намывали порт в Саратове, вместе строили защитную дамбу в Костроме, вместе в 1961 году и на Волго-Балт прибыли.

В этот вечер Михаил Андреевич тоже зашел к другу, чтобы поделиться сомнениями, не дававшими ему покоя уже несколько дней.

На пороге Вакарчука встретил сынишка Мурзаматова шестилетний Славка. Он радостно захлопал в ладоши, объявляя:

- Пап, пап, к нам дядя Миша пришел.

Славка очень любил этого большого, сильного дядю и совсем не боялся, когда тот крепкими руками подбрасывал его к самому потолку. Но сегодня дядя Миша был задумчив и молчалив и, кажется, даже не заметил Славкиного присутствия. Мальчик, обиженный таким невниманием, надул губы и отошел в угол, где у него поблескивал новенький самосвал.

- Ну, рассказывай, с какой думой пришел, - приветливо поднялся навстречу хозяин дома. - По глазам вижу, что есть у тебя что-то на уме.

- Есть, - признался гость. - Дума такая, что и спать не дает.

Еще во время того собрания, которое проводил Вавилов, Вакарчук прикинул: двум земснарядам нужно вынуть 65,5 тысячи кубометров. Пополам - чуть больше тридцати. При хорошей работе механизмов даже в зимних условиях такой объем можно выполнить за месяц. На собрании он ничего не сказал. Но знал, теперь ему покоя уже не будет. Так он устроен: если приходит какая-нибудь мысль в голову, то он почти физически ощущает ее присутствие. Это продолжается до тех пор, пока не будет принято решение. Неважно, какое, важно поставить точку.

Так было и на этот раз. Он уже не переставал думать, за счет чего можно повысить производительность. Нужно только совсем не останавливать двигатели. Профилактический ремонт производить, не прекращая выемки. Из мастерских заранее доставлять все быстроизнашивающиеся детали, особенно дубовые вкладыши для заливного насоса...

Мурзаматов слушал, как всегда, не перебивая. Когда же гость умолк, он одобрительно закивал головой:

- Вот завтра и скажи все это людям.

- Трудно будет, зима, - все еще не решаясь произнести последнее слово, ответил Вакарчук.

- А разве раньше легко было?

Теперь заговорил Мурзаматов. Заговорил быстро, волнуясь, и, как обычно в таких случаях, с сильным акцентом.

Разве он, Вакарчук, когда-нибудь искал легкий путь? Разве об этом думал тогда, в мае 1962 года, когда решил перейти на самый отстающий земснаряд?

- Ты боишься людям говорить, боишься, они не понимают тебя. А зря боишься. Они верят тебе. Иначе не пошел бы всей командой за тобой на триста шестой. Твоя не хочет вспоминать, какая это была машина.

Триста двенадцатый земснаряд, с которым они прибыли на Волго-Балт, был отличной машиной. Экипаж имел хорошие заработки. А триста шестой (все знали об этом) был так добит, что двенадцать тысяч кубометров выемки в месяц считались для него рекордной цифрой. На такой машине много не заработаешь. А ведь не испугались, пошли. И уже на следующий после ремонта месяц дали тридцать три тысячи кубометров.

- Твоя забыла об этом? Трудностей испугался, - сверкнул своими глазами-углями Дусмат. - Людям не веришь больше.

- Убедил, сдаюсь. Завтра во время пересменки проведем собрание.

Простившись с семьей друга, Вакарчук отправился домой, по дороге обдумывая предстоящий разговор с командой. Мурзаматов завтра поддержит. Живо откликнется и старший механик Саша Ульянов. Багермейстер Ваня Повжик прежде, чем скажет окончательное слово, обязательно задаст несколько вопросов. Обдумывает он свои решения всегда очень медленно. Но, дав согласие, уже не отступит, как бы потом трудно ни было.

Дусмат прав. Команда у него замечательная! С такими людьми можно горы ворочать. Правда, через горы пробиваться им еще не приходилось, а вот болото они преодолели.

... Было это осенью 1962 года. Триста шестой уже начал выбиваться «в люди». Эта недавно такая разбитая посудина делала теперь по 50 и даже по 70 тысяч кубометров в месяц. Вот в это время и вызвал Вакарчука начальник управления. Разговор был о новом задании. На Анненском участке нужно срочно форсировать работы. Для этого один земснаряд должен сначала сделать узкую прорезь, чтобы потом можно было ввести туда другие плавучие земснаряды. Попросту говоря, триста шестому предстояло стать первопроходцем на пути более двух с половиной километров нового канала.

- Задача ясна, - ответил тогда Вакарчук.

Задача, действительно, была ему ясна. Но абсолютно ясно было и другое: выполнить ее нелегко. Впереди на десятки квадратных метров простиралось болото. Помощи механизаторов ждать не приходилось: трясина немедленно поглотила бы их в свою зловонную утробу. Значит, крепить мертвяки, которыми здесь могли служить только тяжеловесные якоря, и переносить троса придется вручную, рискуя каждую минуту провалиться в черную топь.

Команда спокойно встретила сообщение о новом задании. Сразу же принялись обсуждать, как лучше организовать перенос тросов. Тогда-то и родилось коллективное решение: если какой-то смене выпадет крепление, то к этому времени на земснаряде собирается весь экипаж.

Сколько раз потом Вакарчук мысленно одобрил это решение. Осторожно перебираясь с кочки на кочку, люди сообщая несли на плечах тяжелые стальные канаты. Земснаряд ни разу не простоял по этой причине.

Зима не облегчила, а наоборот, еще более усложнила работу гидромеханизаторов. Морозы то и дело сковывали льдом машину. А болото продолжало бодрствовать под плотным снежным покровом. Теперь передвигаться приходилось по пояс в снегу. Но несмотря на это, земснаряд упорно двигался вперед, каждые сутки оставляя за кормой четыре-пять метров узкой водной дорожки.

Подходя к переправе, Вакарчук невольно замедлил шаг. Вот она - прямая линия готового канала. Вместе с экипажем триста тринадцатого, шедшего следом за земснарядом Вакарчука, они справились с заданием.

Сама переправа могла бы тоже немало рассказать. Здесь, где она возведена, еще год назад была дорога. Тот самый Архангелогородский тракт, по которому столетие назад, гремя кандалами, проходили узники, ссылаемые царским правительством в самые глухие северные края.

По этому тракту в годы гражданской войны продвигались отряды красногвардейцев, спешивших на помощь пролетариату оккупированного Архангельска, а двадцать лет спустя здесь, только уже в противоположном направлении, шли воинские колонны на Ленинградский и Карельский фронты.

Новый канал должен был пересечь тракт. Но дорога, словно впитав в себя силу и мужество людей, проходивших здесь когда-то, сопротивлялась с удивительным упорством. Веками уп-

лотнившийся грунт, то и дело выводил из строя механизмы. Особенно часто ломалась фреза. Тут-то Вакарчук имел возможность еще раз убедиться в настойчивости и сплоченности своей команды.

«Сделали переправу, справимся и с этим оползнем», - вслух подумал Михаил Андреевич, бросая последний взгляд на четкие линии берегов...

Предсказать результат соревнований этих двух экипажей не отваживался никто. Соперники были достойны друг друга. Борьба шла за каждый кубометр, потому что обе команды твердо решили поднять флаг над своей рубкой.

До назначенного срока оставалось всего три дня. Преимущество в несколько тысяч кубометров было на стороне триста шестого.

Кое-кто в прорабстве уже готов был поздравлять победителей, когда у вакарчуковцев случилась беда: сильным движением льдов сорвало спуск и шланг на плавучем пульповоде. Нужно было не только отремонтировать повреждение трубы, но и бороться со льдами, которые с удвоенной силой обрушились на неподвижный земснаряд.

Собралась вся команда. Прибыла помощь и из мастерских. С напряженным вниманием следил за событиями на триста шестом весь коллектив гидромеханизаторов.

Целые сутки потеряла команда на ремонте. Но сравнять разницу за это время триста первый все же не смог. В четыре часа утра 31 марта Вакарчука разбудил настойчивый телефонный звонок:

- Михаил Андреевич! - донесся с другого конца провода взволнованный голос Повжика. - Достигли финиша! Флаг поднят на борт. Продолжаем двигаться вперед.

К вечеру того же дня оба земснаряда встретились. Сквозная прорезь на всей 40-километровой трассе нового канала была готова на месяц раньше срока.

Когда летом на уже действующий канал приехала целая группа московских поэтов и писателей, Вавилов в беседе с ними признался, что были минуты, когда он начинал сомневаться: осилит ли к сроку этот злополучный 69-й канал. Осилили. И это еще раз подтвердило его убеждение: людям нужно верить, тогда они способны сделать и то, что кажется невозможным.

Шестой шлюз, самый, самый...

«Этот шлюз у нас особый», - фраза, которую любили повторять на стройке все, от рядового рабочего до начальника управления Волгобалтстроя А.С. Хмельницкого. Отличительную «особость» придавал ему последний пересмотр проекта канала.

Об идее «единого бьефа» я уже рассказывала в предыдущих письмах. Но всегда ведь так: одна переделка логически влечет за собой другую. Чтобы получить этот самый «единый бьеф», пришлось намного увеличить глубины водоразделительного канала. В связи с этим значительно повышался напор на ближайший к каналу шлюз северного склона. Он был седьмым по счету и замышлялся первоначально таким же, как все остальные - с напором воды в 13,5 метра. Теперь замыкающий водохранилище шлюз должен был выдерживать напор в 17,5 метра. А коль скоро все равно переделывать проект, то решили один шлюз вообще исключить, заметно увеличив параметры оставшегося. Увеличение это шло не столько за счет длины и ширины, сколько за счет глубины камеры.

Соответственно возрос и объем всех работ. Нужен был более глубокий котлован, бетона предстояло уложить около ста тысяч кубометров. Но это было все-таки меньше того, что пришлось бы выполнить на двух шлюзах Пахомовского гидроузла, останься проект без изменения.

К той же «особости» данного сооружения всеобщее мнение отнесло и сроки его возведения, утверждая, что они были минимальные. Так это ж смотря с чем сравнивать. Первые шлюзы на Волго-Балте начинали возводить еще до консервации. Потом строители вернулись к ним уже в 1956 году. А первые рабочие чертежи на шестой шлюз были выданы только в середине шестьдесят первого. В этом сравнении сроки его строительства действительно малые. В разных источниках приводится разное количество месяцев, отведенных на сооружение Пахомовского гидроузла: от 14 до 22. А сколько времени фактически затрачено?

Дата окончания работ известна доподлинно: 31 мая 1964 года проведено пробное шлюзование.

Начало строительства тоже известно, хотя и не столь

четко обозначено. Последнее обстоятельство и позволило манипулировать цифрами, как кому вздумается. Что ж, давайте заглянем в документы. Передо мной приказ начальника стройки (тогда еще В.С. Рясного) от 15 ноября 61-го года по Пахомовскому гидроузлу. «К 20 ноября составить рабочий проект организации работ по выемке грунта из котлована и к 1 января - по бетонным работам.

Организовать работы по выемке грунта из котлована шлюза №6 тремя экскаваторами - одним трехкубовым и двумя однокубовыми с таким расчетом, чтобы в декабре приступить к укладке бетона».

Есть и более ранний документ. Это информация руководства стройки от 1 октября 1961 года о том, что на месте котлована будущего шестого шлюза «проведено проектное понижение грунтовых вод», «заканчивается монтаж насосов глубинного водоотлива», «начаты работы по выемке грунта из котлована...»

Итак, если даже не принимать во внимание эту информацию, то в декабре строители должны были положить первые кубометры бетона в днищевую подготовку камеры. Декабрь шестьдесят первого - 31 мая 1964-го... Это в общей сложности тридцать месяцев. Именно столько времени имели строители на возведение Пахомовского гидроузла и, в частности, шестого шлюза. Другое дело, что в начале этого периода работы в котловане велись ни шатко ни валко. Когда 25 января 1962 года уже новое руководство стройки во главе с Хмельницким решило проверить, как развернуты работы по выемке грунта, то оказалось, что у экскаваторов очень низкая производительность, потому что в надежде на помощь «инженера мороза», к механизмам не сделали подъездных путей. Машины буксовали, а экскаваторы простаивали.

Более интенсивно начали разворачиваться работы со середины шестьдесят второго. На стройку начала поступать дополнительная техника. Ее направляли в котлован шестого шлюза. Ни на одном объекте Волго-Балта не было сконцентрировано столько техники, как здесь. Я помню, как радовались прорабы третьего и четвертого шлюзов, когда им пообещали установить в камерах по третьему крану. А на строительной площадке шестого работало пятнадцать.

В шестьдесят втором году начался уже и массовый приезд молодежи. Из тех, кто уже имел какую-то механизаторскую специальность, формировали бригады и экипажи и направляли на

шестой шлюз. Один такой экипаж получил шутливое название - «четыре Николая». Парни не возражали, только посмеивались над ним.

Синица, Белько, Мануйло и Горчинский, по случайному совпадению все Николай, приехали по комсомольской путевке из Белгородской области.

- Бывшие солдаты? Хорошо! - обрадовался, знакомясь с ними, механик. - Пойдете прямо на передовую.

Он внимательно посмотрел на ребят, проверяя, какое впечатление произвели на них его слова, и добавил:

- Передовая - это шестой шлюз. Предупреждаю, наступление ожидается трудное.

Несколько часов спустя Синица, осматривая место будущей работы, убедился, что за шуткой механика скрывалась угрожающая правда. Забой, в котором стоял их экскаватор, представлял собой какую-то смесь глины, воды и бревен, неведь каким образом здесь похороненных. От подъездных путей остались только едва уловимые приметы. Все было покрыто жидкой грязью.

Отработали несколько смен. Синица возвращался в общежитие мрачнее тучи. На душе у него было тошно.

«За тысячу верст прикатили, - мысленно издевался он над собой. - Рекорды ставить собирались. - Он с такой силой ворочался на койке, что она жалобно скрипела под ним. - Рекорды! Поставишь тут! Норму и ту не каждый день вытягиваем».

«Эх, бульдозер бы!» - вздыхал он, засыпая.

Бульдозер нужен был Синице, чтобы хоть немного очистить и выровнять подъездной путь. Самосвалы то и дело создают пробку у самого экскаватора. Но бульдозеров на участке не хватает, имеющиеся работают в три смены, поэтому мастер, скрепя сердце, терпел плохую работу экскаватора.

Но Синица терпеть не хотел. Задачу с одним неизвестным (бульдозером) он решил сам. Однажды во время обеденного перерыва он остался в забое. С экскаватора пересел на ближайший бульдозер. Через несколько минут он был уже в забое. Опустил нож. Механизатор широкого профиля, он легко справлялся с рычагами «младшего брата экскаватора», как он называл бульдозер.

К возвращению рабочих с обеда все было закончено. Бульдозер стоял на своем месте. Никто ничего не заметил. Только шофера сделали в этот день на пятнадцать рейсов больше

обычного. С тех пор вопрос о подъездных путях к этому за-
бою больше не вставал.

Шло время. И как это всегда бывает, чем ближе узнава-
ли четырех друзей, тем больше о них говорили. Отношение к
ним было разное. Иногда они слышали, как вскакивал им неслось
злое шипение: «Приехали деньгу зашибать! В передовики ле-
зут!» И стоило обернуться, как наталкивались на завистливо-
нагловатые взгляды. Но таких было немного. Большинство же
отзывалось о четверке с уважением:

- Хорошая хватка!

Хватка стронтеля бывает разная. Один выжимает из своей
машины, пока она новая, все что может. Лишь бы заработать.
Когда же машина уже не способна давать в смену две нормы,
такой человек либо требует, чтобы ее заменили, либо вовсе рас-
считывается и уезжает в понсах «лучших мест». В том и другом
случае механизм отправляется в «железный ряд». О таких снача-
ла говорят с восхищением, плакаты призывают на них равняться,
потом же, когда они полностью раскрывают свою сущность, их
перестают замечать. Кончается все это полным презрением кол-
лектива.

Были такие и на Волго-Балте.

Хватка «четырех Николаев» проявилась в том, что они не
просто работали. Многие экскаваторщики, например, жалова-
лись на то, что очень часто рвется тяговый трос. Синица уд-
линил его на несколько метров. Пустяк! Однако срок эксплу-
атации троса тоже удлинился примерно раза в три.

Вслед за этим изменили конструкцию тормоза поворота
платформы.

- Вот свалился на мою голову, - жалуется диспетчер. -
Только одно и слышишь: давай машины! После каждой смены
тут как тут. Шумит, спасу нет. Я, видите ли, график срываю.
А где я возьму дополнительные самосвалы, если у меня и по
заявкам не всегда хватает.

- Так ведь не для себя прошу, - возмущается подоспев-
ший к этому разговору Синица. - Мы каждые сутки недодаем
сотню-две кубов.

- Норму-то делаете, что ж вам еще!

- Норму! - Николай едва сдерживает все нарастающий
гнев. - Разве только в ней дело. Машина может больше сра-
ботать. Значит, выемку можно быстрее закончить. А, да что
там...- Махнув рукой, он выбегает из диспетчерской.

- Напридумывал усовершенствований, а теперь ему машины сверх нормы подавай. Хоть из-под земли доставай...

Диспетчер ворчит еще долго, но голос у него не сердитый, а в глазах - этакая лукавая смешинка. Ему тоже нравятся эти настырные парни. Он искренне страдает от того, что не может удовлетворить их заявку. А чтобы не выдать свою слабость, долго и сердито ворчит...

Машин действительно не хватает, хотя по численности их на стройке не так уж мало.

Но большинство шоферов - молодежь. Из-за недостатка опыта вождения по бездорожью у них машины часто выходят из строя. С запчастями скверно - машины подолгу в ремонте. Из-за простоя малы заработки. Мало зарабатывая, шоферы увольняются. Очередное обучение новичков - и все начинается по новому кругу. Ни в каком другом коллективе на стройке не было такой текучести кадров, как в автоколоннах.

Стабильно работавших водительских бригад - единицы. Они известны всем: лушиковская, шоферы которой чуть-чуть постарше и, естественно, поопытней, да молодежные бригады Александра Русакова и Василия Маренко. Да, да, уважаемый читатель, того самого Василия Маренко, который еще в марте шестьдесят третьего в составе бригады Лушика помогал шекснинцам возводить плотину.

Рождение этой бригады стоит того, чтобы об этом рассказать подробнее.

... Маренко ждал, пока бригадир закончит вечерний осмотр своего самосвала. От предстоящего разговора немного волновался. Знал, что Лушик очень дорожит своим коллективом, поэтому сообщение будет переживать тяжело.

Когда Владимир, наконец, освободился, Василий решительно шагнул ему навстречу.

- Давно хочу поговорить с тобой, Володя.

Он помолчал немного, собираясь с духом, потом продолжал:

- Вот уже два года звание носим. Работает бригада хорошо, ничего не скажешь. Но работает, и только.

- Это от нас и требуется.

- Не только. Добиться высоких показателей - не такая уж великая заслуга. Это может сделать любой коллектив и не называющийся коммунистическим.

- Не понимаю, к чему ты клонишь...

- А к тому, что застой у нас получается. Замкнулись в своей скорлупе, даем 150 процентов и довольны.

- Что ты предлагаешь?

- Разделиться.

- Как разделить? - Владимир от неожиданности даже отступил на шаг.

«Самая решительная минута, - успел подумать Василий и приказал себе: ну, смелей!» А вслух продолжал:

- Сделать это очень просто. Нас в бригаде семь комсомольцев. Мы выйдем из бригады, создадим вторую. Примем к себе столько же ребят. Ты вместо нас тоже возьмешь новеньких. Будем соревноваться. Разве плохо, что еще четырнадцать шоферов включается в соревнование за коммунистический труд?

- Бригаду ломать не дам, - отрубил Лущик.

- Тогда и разговаривать будем со всей бригадой.

Всю ночь Владимир ворочался с боку на бок. Как ни старался уснуть, сон не шел. Сначала была обида. Застой почувствовали. Мало им, видите ли, одной работы. А что делать, если театров и музеев на стройке нет, культпоходы на прослушивание симфоний, как это у других делается, не организуешь. Да и времени не остается. В кино некогда сходить. Накануне перекрытия зачастую по четырнадцать часов баранку крутили. А им - застой.

Но где-то внутри, в самых глубоких тайниках души что-то протестовало. Что-то подсказывало: ребята правы. Два года бригада называется коммунистической. А что сделала она за эти два года, кроме работы? Чем он, бригадир, может похвастаться, кроме процентов? Времени не жалели? Так ведь и любители длинного рубля времени не жалеют, чтобы побольше заработать. Не искали легкого труда? Василий прав, тоже заслуга невелика. А что сделали они для общего коллектива? Чем помогли ему в самом главном - в воспитании человека? Правда, в бригаде у многих общественные нагрузки. Миша Черных - член штаба комсомольского прожектора, Василий - секретарь комсомольской организации колонны. При нем и работа заметно оживилась. Сам он, Владимир - член парткома строительства.

Но ведь это все не то, что они могли и должны были сделать. И вот теперь, когда появилась новая хорошая инициатива, он, Владимир, встал на пути ее осуществления. Он, голосовавший во Дворце съездов за все новое, творческое, смелое и

даже дерзкое, ибо строить - это дерзать, он встал на пути комсомольцев.

От этого признания стало жарко, словно в кровь ему впрыснули что-то горячее...

Утром Владимир поднялся с головной болью, но со здоровой совестью. Что ж, человеку полезно иногда провести бессонную ночь в раздумьях над самим собой, чтобы наутро испытать радостное чувство обновления.

Задолго до начала смены пришел он в тот день в гараж. Увидев Маренко, поспешил навстречу.

- Сегодня вечером соберемся. Думаю, что вас поддержат все. Но уж берегитесь, соревноваться будем, спуска не дадим.

А вечером после собрания, когда были решены все организационные вопросы, обсуждены и приняты условия соревнования, Лущик сказал Маренко:

- Ты тут как-то говорил о вступлении в партию. Приходи, дам рекомендацию

Лицо Василия осветилось теплой благодарной улыбкой...

Забегая вперед, скажу, что за соревнованием этих двух бригад следили не только в автоколоннах, но и, как теперь говорят, средства массовой информации. А все потому, что оно носило весьма острый, действенный характер.

Незадолго до пуска канала все коллективы, большие и малые, подводили итог сделанному за годы, проведенные на стройке. Восемьдесят тысяч кубометров бетона, перевезенного в шестой шлюз, - это счет молодежной бригады Александра Русанова. Три миллиона кубометров грунта, вынутого из трассы водораздельного канала, - рапорт экипажа коммунистического труда земснаряда №315.

А что сделали лущиковцы? Когда подсчитали, сами удивились: шесть с половиной миллионов кубометров перевезенного грунта! Это десятая часть всего объема земляных работ, выполненных на Волго-Балте! В этой цифре - тысячи и тех кубометров, которые вывезли Василий Маренко и его шесть друзей-комсомольцев, в течение двух лет работавших в составе бригады Лущика.

Бригаде Александра Русанова соревноваться напрямую было не с кем. Она была единственная в своем роде - бетоновозная. Правда, таковой она стала тоже не сразу.

В шестьдесят втором приехали ребята по комсомольскому

призыву из Курской и соседних Липецкой и Белгородской областей. Всех, имевших уже водительские права, направили в третью автоколонну. Сформировали бригаду, дали самосвалы и определили на шестой шлюз. В котлован их сопроводил сам начальник автобазы Тутьельян.

Подъехали к трехкубовому экскаватору, «плавающему» в жидком месиве.

- Вот тут и будете работать, - сказал Ваган Акопович и поспешил обратно, оставив растерянных ребят созерцать котлован, в котором и людям, и механизмам было одинаково неудобно. Их попытался утешить хозяин экскаватора Борис Васильевич Глупышев, дескать, ничего, потерпите, обживетесь, привыкните, да и не век же этой грязи здесь быть...

Однако выдержки и терпения хватило не всем. Несколько человек уехали сразу. Остались самые стойкие. На место покинувших стройку приехали харьковские ребята - Иван Прокопов, Михаил Заремба, Николай Ткач. Но шоферов все-таки не хватало. Чтобы самосвалы работали круглосуточно, водителям приходилось работать по двенадцать часов. Так продолжалось до тех пор, пока в шлюз не пошел «большой бетон». Вот в это время бригада Русанова и стала бетоновозной.

Странные метаморфозы происходят иногда с людьми. Все тот же котлован, все та же рыжая глина, пудовыми комьями липнущая к сапогам. А ребят словно подменили. Ободрились, даже азарт какой-то появился. «Может, с бригадой Лущика потягаемся?» - не очень уверенно спросили однажды бригадира.

Идея понравилась всем, хотя соревнование это могло быть только по процентам выполнения плана. Слишком разный был у них профиль работы. А вот внутри бригады соревнование организовали настоящее, девиз: кто больше рейсов сделает в смену. И тут ребята обставили бригадира. Его рекорд был - 38 рейсов. До этого никто, даже сам Русанов, столько не делал. Но на следующий день Иван Гнедой «переплюнул» бригадира, сделав сорок рейсов. И эта цифра недолго красовалась на вывешенной «молнии». Николай Кочетов «выдал» сорок два рейса.

При очередном месячном подведении итогов у бригады оказалось 205 процентов нормы. Русанов позвонил во вторую автоколонну: «Сколько у лущиковцев?»

- Около 190 процентов, - ответили ему.

То-то радость, обставили самих лущиковцев!

А темп работ все нарастал. «Большой бетон» заставил забыть про выходные и праздники.

... - Иван, вставай, слышишь, - Александр почти кричит и яростно трясет товарища за плечо. - Да проснись же ты, наконец! - Ну что тебе? - не разжимая век, сонно ворчит тот. - Дай хоть сегодня поспать. Праздник ведь.

Русанов опускает руку и несколько минут стоит молча. Все верно. Праздник. Воскресенье, совпавшее с днем Советской Армии. Для них с Иваном это особенно близкий праздник: совсем недавно они сняли с себя солдатские гимнастерки. Верно и то, что Иван очень хочет спать. Всю неделю тянули по полторы-две смены. А этот вчера еще прямо с работы на свадьбу попал. Вернулся, конечно, поздно.

Александр жаль будить его. Но блок держать не станешь. И он снова тормошит друга.

Иван, наконец, вскакивает.

- Ну что у тебя там горит? - сердится он.

- Бетон идет. Машин не хватает. Одевайся скорее, и по-едем.

Последние остатки сна исчезают. Как же он не понял сразу, что без крайней надобности бригадир не стал бы его поднимать.

- Ты иди, я сейчас, - Иван берет полотенце и бежит в умывалку.

- Сбор по-военному: пятнадцать минут, - несется ему вслед.

- Бетон, бетон... - беззвучно повторяет Александр, садясь в машину.

За этот год его бригада перевезла уже более семидесяти тысяч кубометров. Он может смело сказать: шестой шлюз - это и их детище. Теперь скоро конец. Но чем ближе долгожданный день, тем напряженнее работа. Впрочем, раньше тоже нелегко было. Летом, когда у Гадзалы на верхнем причале бетон шел, Николай Кочетов пять смен подряд не вылезал из кабины.

Да разве только Кочетов? А сам он...

О себе Александр думать не любит. Он бригадир. С него и весь спрос. А ребята в бригаде - молодцы. Взять хотя бы Виктора Судакова. Три группы шоферов обучил на курсах. Как только закончил свою преподавательскую деятельность, вернулся в бригаду. А мог бы и не вернуться. Предлагали другую работу, более спокойную и выгодную.

Ивана ему сегодня откровенно жаль. Не отдохнул парень.

Но он поймет. Друг ведь.

Как иногда быстро сходятся люди. Гнедой в бригаде всего несколько месяцев. Александр, правда, знал его и раньше. Заочно. Весной шестьдесят третьего, когда готовился к пуску Череповецкий гидроузел, имя Ивана часто встречалось на страницах строительной многотиражки. Писала о нем и областная газета. Его бригада бетоновозных самосвалов в те дни делала по полторы-две нормы. Русанов уже собирался было написать ему письмо, дело-то они делали одно, хотелось обменяться мнениями, но Гнедой после пуска гидроузла куда-то исчез.

Прошло время, и Александр забыл о нем.

А несколько месяцев назад подходит к нему высокий, солдатски подтянутый парень и представляется:

- Гнедой, направлен в вашу бригаду.

Уже позднее Александр узнал, что после пуска узла на Шексне Иван побывал в Саянах, потом уехал домой, в Хмельницкую область, но письма от старых друзей со стройки не давали покоя. Потянуло назад. Подумал, подумал и решил вернуться. Сразу же попросился в бетоновозную бригаду.

Русанов внимательно присматривался к новенькому. Простота, скромность и неутомимость Гнедого располагали к нему. Они подружились...

Вот и завод. Александр сходу ставит самосвал под загрузку.

Какой короткий, до мелочей знакомый путь. Пятьсот метров, поворот, спуск в котлован.

- Дашь бетон, бригадир! Мы уже ждем, - несется ему навстречу.

Он приветливо машет ребятам рукой, нажимает рычаг, и раствор с шумом выливается из опрокинутого кузова. Можно в обратный путь.

А у завода уже стоит самосвал Гнедого...

Последние кубометры подвозили уже ночью. Все, блок готов. Александр посмотрел на часы и вздохнул: стрелки показывали одиннадцать. Вот и кончился праздник. Что ж, они отметили его неплохо.

Домой шли вместе.

- Скоро весна, - заметил Александр, глядя на приближающиеся огни поселка. Там где-то светится окно и его комнаты. Галя, как всегда, ждет. При мысли о жене на душе у Александра становится особенно тепло. Они с Галей ждут эту весну

нетерпеливо и тревожно: у них ожидается прибавление семейства. Кто будет? Александру хочется сына. Гале все равно. Лишь бы все прошло благополучно.

- После пуска куда? - прерывает размышления друга Иван.

- Об этом рановато еще говорить. Еще десять тысяч кубометров бетона предстоит перевезти. Но коль скоро спросил, скажу. Советовались мы тут как-то с ребятами. Решили коллективную путевку взять на новую стройку.

- Присоединяюсь, - протягивает на прощание руку Иван.
- А пока - даешь бетон на шестой шлюз!

Я бы не хотела, дорогой читатель, чтобы у вас сложилось впечатление, будто только те коллективы или те отдельные рабочие, которых я называю, возводили этот гидроузел. Отнюдь. Здесь, как и на всех других волгобалтовских объектах, работали сотни людей самых разных специальностей. Та же бригада Русанова была здесь не единственной, доставлявшей в блоки бетон. Ведь она перевезла только более 80 тысяч кубометров, а всего в шлюз было уложено, если помните (я называла эту цифру в начале письма), около ста тысяч кубов. И если я рассказывала о русановцах подробно, так только потому, что они перевезли больше других.

Из тех, кто принимал и укладывал этот «большой бетон» в блоки, была и комсомольско-молодежная бригада Михаила Никитина. Четырнадцать парней - из тех демобилизованных воинов, что были направлены на Волго-Балт Министерством обороны. Они пришли на шлюз после специального месячного обучения в конце 1962 года. Бетонирование уже велось. Выделяю же я никитинцев потому, что они уложили большую часть бетона в камеру шлюза, проявив при этом и чуть больше остальных своего энтузиазма.

Это понятие, к счастью, не исчезло из нашего сознания по сей день, хотя и приобрело несколько иную смысловую окраску. Слушаю тут как-то на днях передачу радио из Карелии. Журналист рассказывает о работе Петрозаводского авиаспортивного клуба «Добролет», члены которого своими руками создают дельтопланы. По мнению репортера, клуб этот существует в городе только благодаря энтузиазму его руководителей, поскольку государство надлежащим образом не финансирует его.

Энтузиазм молодых волгобалтовцев зиждется не на стрем-

лении «выжить», а на желании ускорить дело.

Так вот, о никитинцах. С первых же дней они убедились, что работа - нелегкая. Каждая лопата этой серой массы имеет весьма «приличный» вес. Покидай-ка целую смену! Убедились и в том, что обращаться с бетоном нужно только на «Вы». За небрежное отношение он платит большими неприятностями. Не проработаешь его, как положено, - неизбежны раковины, то бишь брак. Прорабатывается он специальным вибратором, который даже не столько тяжел, сколько неприятен: держишь его в руках, а дрожь отдается по всему телу.

- Не перекроешь нижележащий слой свежей порцией смеси, - объяснял мне еще на первом шлюзе старший прораб Петр Леонтьевич Пироговский, - образуются швы, которые потом будут заметны каждому, даже неискушенному человеку. А это тоже брак.

А насколько тяжело и сложно укладывать бетон зимой при 30 - 35-градусном морозе! Нужно и за температурой в блоке следить, и особенно тщательно - за его проработкой, чтобы закрывать всю поверхность послойно, а машины все идут, задерживать их нельзя, потому что на таком морозе он может «схватиться» еще в кузове. Темп такой, что и дух не перевести. И так на протяжении всей смены. А если еще бригада не в полном составе...

Петр Леонтьевич рассказывал о таком случае. (С 1962 года он - старший прораб шестого шлюза). На бетонном заводе не вышли на работу сразу трое. Пока найдут замену - пройдет несколько часов. Все это время бетона не будет. Простой у машин, простой в блоке. Никитинцы выделили троих из своей бригады и направили на завод. Нагрузка на оставшихся еще увеличилась.

В августе шестьдесят третьего на шестом шлюзе повторилось то, что было на четвертом с бригадой Федора Скоробреха. Бригада Никитина отработала ночную смену и ушла на отдых. Заменить их должна была бригада заключенных из Пахомовской колонии. Поскольку спецконтингент не отличался особой дисциплинированностью, и опоздания происходили в системе, никитинцы не придали особого значения тому, что в блоке никого не осталось. День летний, жаркий. За какие-то полчаса бетон не «схватится», потому и ушли. Но беспокойно было на душе у старшего прораба. Приехал на шлюз, а в недобетонированном блоке рабочих нет. Что делать? Ехать в

колонию бесполезно: день воскресный и к тому же праздничный. Раз не вывели заключенных с утра, значит, решили отменить День строителя. Пироговский - в машину и в поселок. Никитинцы завтракают. Он к ним:

- Ребята, кроме вас, никто не выручит. Все празднуют, а штрафить блок, сами знаете, нельзя...

Бригада быстро натягивает спецовки и возвращается на шлюз. К полуночи блок был завершен.

Интересный случай из жизни бригады Михаила Никитина рассказал мне уже в конце строительства начальник 420-го строительного управления Иван Михайлович Нагорных.

Летом 1963-го на стройку зачастили люди творческие - писатели, художники, даже кинематографисты. Один из таких пишущих решил во что бы то ни стало поработать на укладке бетона. (Такая форма «изучения» реальной жизни была в те годы весьма популярна. Доходило до того, что некоторые пишущие просили заточить их на неделю-другую в тюремную камеру с какими-нибудь уголовниками, чтобы «изнутри» познать этот мир. А чтобы сокамерники не догадались о подлоге, придумывалась и заучивалась соответствующая уголовная история со всеми мельчайшими подробностями).

Этому добровольцу-бетонщику объясняют, что выбрал он очень тяжелый труд, может быть, пойдет на какой-нибудь другой участок, на крепление откосов, например. Нет. Только на укладке бетона, только с никитинцами и только инкогнито, чтобы в бригаде не знали, кто он. Даже придумал себе рабочую биографию на случай, если ребята спросят. Гордыня, видите ли, не позволяет принимать снисхождение и покровительственную помощь.

Пообещав писателю сохранить его имя в тайне, Нагорных все-таки шепнул Никитину, чтобы присмотрели за «гостем», а то как бы чего не вышло.

... Стояла теплая августовская ночь. Над котлованом - сотни фонарей и прожекторов. Кажется, небо поделилось со строителями своими богатствами золотых россыпей звезд. Они опустились на землю, окутав все вокруг зыбким, неясным светом, отчего строительная площадка приобрела причудливые, почти фантастические очертания.

Как ни торопился Е.К., но не смог устоять перед соблазном остановиться и полюбоваться простирающейся перед ним панорамой. Уж слишком красиво было это зрелище ночной стройки.

Он пришел на шлюз перед самым началом смены. Бригада была уже на месте. Его ни о чем не спросили. Никитин подал вибратор и объяснил, как им действовать. Спустились в блок.

Первые часы было интересно. Машины шли непрерывно. И хотя ему стоило огромных усилий ни на минуту не выпускать из рук тяжелый прибор, он внимательно присматривался к своим соседям. Они легко и быстро справлялись с каждой очередной порцией смеси.

«Работают, словно играючи», - подумал Е.К., чувствуя, как у самого ноги наливаются свинцовой тяжестью и все труднее становится двигать руками.

А сверху все торопили. Некогда было даже на часы взглянуть.

«Если не скоро конец смены, не выдержу», - мысленно признался себе Е.К.

Видя, что «новичок» выбивается из сил, ребята старались незаметно помочь ему, прихватывая себе его площадь проработки бетона...

Утром, поднявшись наверх, бригадир, довольно улыбаясь, объявил: 150 кубов! Все оживились. Это почти полторы нормы. Отличный результат.

Перебрасываясь веселыми шутками, ребята направились в поселок отдыхать, оставив «новичка» размышлять над тем, какие же неистощимые силы таятся в этих парнях...

А ведь вопрос и впрямь не праздный: где брали люди силы, что заставляло их выполнять непредусмотренное никакими законами, кодексами, писаными или неписаными правилами?

Крановщика шестого шлюза Геннадия Заломова корреспондент строительной многотиражки однажды спросила: какой день или какое событие на стройке осталось для него самым памятным?

- Это не один день, а почти трое суток, - ответил молодой рабочий, - а точнее - шестьдесят часов кряду. 8 января шестьдесят третьего начали бетонировать большой блок. Сменщика у меня в ту пору не было: крановщиков на стройке не хватало. Заменить некому, а подачу бетона не остановишь. Зима, мороз, процесс должен быть непрерывный. Так и просидел без сна и отдыха в кабине крана шестьдесят часов. Надо было. Ничего, выдюжил. Спасибо ребятам, поесть приносили.

Сказано было просто, буднично, без патетики, как само собой разумеющееся. Надо. И все тут.

Вообще, должна заметить, что если что-то и было показано в общении со строителями, особенно молодыми, так это - патетика, неумный пафос. Они его не принимали. Хорошо помню такой случай на том же шестом шлюзе. Окликает как-то меня бульдозерист. Лицо вроде знакомое, а имя никак не могу вспомнить. А он, весь взъерошенный, глаза прищуренные, злые, протягивает книжку:

- Читали?

Знакомая серо-голубая обложка одной из последних брошюр о строительстве. Автор - сотрудник столичной газеты - подробно, насколько позволил небольшой объем, рассказал об истории проекта, о начале строительства и пуске двух первых гидроузлов. Не понимаю, что в этой книжонке могло вызвать такой гнев рабочего.

- Пишите тут всякое, - быстро перелистывает страницы. На одной несколько строк жирно подчеркнуты красным карандашом. «Не за тем приехали, чтобы на солнышке загорать, - медленно, выделяя каждое слово, читает он. - Надо каждой минутой дорожить. Страна ждет новую магистраль. Недаром наша стройка объявлена ударной...»

- Разве так говорят рабочие? Ну, скажите, почему писатели всегда навязывают героям свои мысли?

- Так-таки всегда?

- Очень часто, - не сдается парень. - Спросите вот у них, - он кивает на собравшихся вокруг нас рабочих, возвращающихся с обеденного перерыва. - Хоть один из них думал или говорил подобным образом, когда приходилось по две-три смены подряд не вылезать из котлована?

- Страна ждет новую магистраль, - передразнил он своего невидимого оппонента. - Конечно, ждет. Мы знаем это. Но не говорим. Разве что на митингах. Так и митинги не часто бывают. А здесь, на площадке, не до того. Подойдет мастер или прораб и скажет: «Сегодня, ребята, надо задержаться. Понимаете, надо». И ребята остаются. А тут...

Он выразительно потряс книжкой...

- Так ведь это же литература, Санечка, - пропел нежный девический голосок.

- Ну и что? - сверкнул глазами бульдозерист. - Если пишут обо мне, я хочу узнать себя, а не догадываться только по фамилии.

- Кипятится, будто и в самом деле о нем написано, -

насмешливо пробасил крановщик, только что спустившийся с самого поднебесья.

- Не обо мне, а о нас, строителях Волго-Балта...

Завязался спор. Одни защищали автора, утверждая, что литература имеет право на домысел, что не зря, дескать, придумано выражение: пять процентов правды есть, значит, все в порядке. Другие, их оказалось большинство, склонялись на сторону Саши.

- Домысел, - не унимался он. - Я не против него. Может быть, он и нужен. Он даже обязательно нужен, когда пишут роман. Но и в романе человек должен говорить по-человечески, как в жизни говорит. Я принципиально против такого домысла, который искажает образ человека. Сколько раз, читая газету, готов был лопнуть от злости: пишут о рабочем человеке, а говорит он так, будто только и делает, что речи с трибуны толкает или какого-нибудь несознательного элемента в коммунизм агитирует. Так и то сорок лет назад наши отцы больше делом агитировали.

- Ну, сел наш Александр на любимого конька. Не оставишь теперь.

- Никуда я не сел, - огрызнулся парень. - Разве не правда. Загляните в душу. Там меньше всего красивых слов.

- Интересно бы вывернуть твою, что бы из нее посыпалось?

- То же, что и из ваших, насмешники, - нисколько не обижаясь, парировал он. - Вот работаю, и если все ладится, мотор тянет, у меня настроение хорошее. Даже кажется, что в душе что-то звенит от этого. А мысли самые обычные: сегодня больше нормы вытяну...

В это время кто-то заметил, что обеденный перерыв кончился, и пора за дело браться. Все быстро разошлись по своим местам.

Сколько раз потом, читая периодику и даже художественную литературу, я ловила себя на том, что с особым пристрастием слежу за речью героев. И сама, беседуя с людьми, старалась как можно точнее записывать их речь.

Урок, случайно преподанный бульдозеристом на строительной площадке, оказался куда более доходчивым и запоминающимся, чем все лекции в институте и университете, вместе взятые...

Чем меньше времени оставалось до пуска, тем чаще проносилось это короткое слово - «надо».

Декабрьским субботним вечером Александр Мельник со-

брал своих комитетчиков.

- На завтра, ребята, объявляется аврал. Надо покончить с этой дорогой. Условия всем известны. Обувь - сапоги. Инструмент - лопаты.

Все поняли, о чем речь. Дорогу, разрезающую камеру шлюза пополам, давно бы уже пора разобрать, но она все была нужна. Однако дальше оставлять ее уже нельзя. Пора заканчивать и днище камеры, и соединять стены. Начинали разбирать ее краном. Но на последние сотни кубометров, оставшиеся в дальних закоулках, вылета стрелы не хватало. Загнать же в это месиво воды и глины какой-нибудь другой механизм невозможно. Вот и объявил Мельник аврал, то есть - молодежный воскресник.

Все быстро разошлись, чтобы сообщить в общежитиях о предстоящем воскреснике.

На следующий день более двухсот юношей и девушек собрались у шлюза. Кто-то негромко затынул:

«Забота у нас такая...»

Песню подхватили. Под четкий ритм мелодии как-то легче было орудовать лопатой. Все стояли по щиколотку в жидкой грязи. Вскоре ребята почувствовали, как стынут в сапогах ноги, как от непривычной работы начинают ныть спина и руки. Но ни один человек не ушел до тех пор, пока не был погружен последний кубометр земли с этой дороги.

Это был не первый и не последний воскресник, проведенный в ту зиму комсомольней 420-го управления. Сколько раз собирались парни и девчата, когда задумали иметь в поселке свое молодежное кафе.

А началось все с разговора о скуке. В поселковом клубе кроме кино и танцев - ничего. Артисты, как профессиональные, так и самодеятельные, - гости чрезвычайно редкие. Парни по вечерам в общежитии хоть в преферанс «режутся», а девчонкам деваться некуда.

- Жалуемся, скучно, - вмешалась в разговор заместитель секретаря комсомольской организации Света Зайцева. - Все ждем, что кто-то веселье нам на блюдечке поднесет. А самим уже и думать лень.

- Вот ты и думай, раз такая умная, - огрызнулся кто-то из ребят.

- Интересных дел на свете много, - будто и не слышала этой реплики, продолжала Света. - Почему бы не организовать

нам молодежное кафе? Там можно было бы отдохнуть за чашкой кофе, послушать музыку, спеть любимую песню, о чем-то поспорить. Наконец, даже потанцевать. Организовывать за нас никто ничего не будет. Сами должны обо всем позаботиться. И чтобы все - только своими руками.

Предложение понравилось всем. Тут же избрали совет. Руководителем его - Свету Зайцеву. А чтобы во всех делах у нее была надежная рука помощи, ввели в совет и ее мужа - мастера шестого шлюза Сашу Зайцева.

Первой проблемой оказалось помещение. Свободной в поселке была только половина барака, в котором разместился клуб. Но там требовался серьезный ремонт.

- Не беда, - успокоила всех штукатур Нина Волович. - Клуб в прошлом году тоже ведь сами восстанавливали. Сделаем и кафе.

По вечерам звено Нины работало в помещении. А снаружи бетонщики бригады Никитина приводили в порядок двор. Когда стены зала засверкали белизной, девушек сменили электрики. Ребята утверждали, что в этом зале должно быть очень много света. И они старательно подбирали плафоны и светильники.

Труднее было с мебелью и посудой. Провели несколько воскресников по сбору металлолома, но заработанных денег все же не хватало. Мельник пошел к старшему бухгалтеру управления Сепсяковой:

- Нина Петровна, помогите...

Нина Петровна категорически отказала. Но не таков Мельник, чтобы отступить при первой же неудаче. Он снова и снова приходил в бухгалтерию, подкарауливал Сепсякову на улице и все просил, убеждая:

- Не для себя же, для общего дела, Нина Петровна!

Не выдержала Сепсякова, сдалась.

- Ну что с тобой делать?.. Душу ты из меня уже вынул. Иди к управляющему банком. Если визу наложит - пожалуйста...

Алексей вскочил в первую же попутную машину и покатил в Вытегру.

О чем и как беседовали строгий финансист и секретарь комсомольской организации строительного управления, осталось тайной.

Зато каким прекрасным был вечер очередной субботы,

когда двери кафе распахнулись для всех желающих. Кофе готовила сама Светлана, а «официантами» были ее муж Саша и крановщик Боря Радченко.

Разговор шел стихийный, у каждой группы - свой, пока за одним из столиков не зазвучала нежная мелодия украинской песни «Місяць на небі». Ее пели Нина Волович, заместитель секретаря комсомольской организации Толя Пикалов, инженер производственного отдела Галя Догаева и рабочий бетонного завода Николай Андрос. Эту песню знали не все, поэтому только слушали. А следующие популярные песни пел уже весь зал. Всем было легко и уютно. Наверно, потому и не сразу заметили, что в зале нет главного заводилы - Алексея Мельника.

- Скоро придут, - сообщила Света. - У Миши Бутроменко сегодня день рождения. Алеша ушел за ним.

Они действительно появились, когда веселье было в полном разгаре.

- Поздравляем! - понеслось навстречу смутившемуся прорабу.

Ему торжественно поднесли чашечку кофе и памятный подарок, заранее припасенный все тем же неутомимым Мельником...

А сколько потом было в этом кафе интересных вечеров и встреч с поэтами, писателями, кинематографистами...

Так продолжалось до самых пусковых дней, когда всем стало не до отдыха и песен.

С началом подготовки к пуску гидроузла прибавилось дел и забот и у Мельника. Он ведь был не освобожденным комсомольским вожаком. А в своей основной работе проявлял не меньше рвения, чем в делах молодежных. Начинал Алексей рядовым крановщиком. Когда этих механизмов на шлюзе уже перевалило за десяток, Алексея назначили бригадиром, а под конец все крановое хозяйство шлюза легло на его плечи: он стал механиком. Потому и мотался по площадке с утра до вечера, чтобы ни один кран не подвел, не остановился в самую неподходящую минуту.

Как вы думаете, читатель, сколько нужно времени, чтобы убрать с площадки кран? День, два, пять?.. Оказывается, есть технические условия, по которым на демонтаж башенного крана пятерым рабочим отводится сорок восемь часов. Но на демонтаж крана в нижней голове шлюза такого времени просто не

было. Еще 29 апреля кран непрерывно подавал монтажникам закладные части. А 30 апреля его нужно было во чтобы то ни стало убрать, чтобы открыть движение по мосту. За демонтаж взялись двое: крановщик Борис Радченко и слесарь Александр Богданов. Они поднялись на кран вечером 29 апреля. А ровно через сутки его уже не было на строительной площадке.

Но особенно запомнился всем строителям и монтажникам случай, произошедший за несколько дней до пуска. «Главными» на шлюзе теперь были монтажники. От них зависел пуск, потому и все внимание концентрировалось на них. Подвезли им, наконец, долгожданные лебедки рабочих ворот верхней головы. Предстояло самое сложное: поднять их на третий этаж башен управления. Но как поднять? Вес лебедки - около пятнадцати тонн. У других кранов для такого подъема недостаточен вылет стрелы. Значит, придется демонтировать лебедки и поднимать их по частям. Потом снова собирать. На это уйдет не менее четырех дней. А на счету уже не дни - часы.

К монтажникам подошел Мельник.

- Снимите с лебедок только большую шестерню. Остальное поднимем без демонтажа.

На него смотрели удивленно-недоверчивые глаза. А он повернулся и пошел проверять готовность обоих кранов.

Через час большая шестерня была снята. Алексей поднялся на кран. Он решил эту операцию выполнить сам. И не потому, что не доверял своим подопечным, а потому что считал только себя ответственным за этот риск. Волновались все: и монтажники, и его коллеги-крановщики, и даже присутствовавший при этом старший прораб шлюза Пироговский. Только механик, казалось, хранил невозмутимое спокойствие. Ему нельзя волноваться. Движения рук должны быть уверенными и точными. Он нажимает кнопку. Лебедка медленно, словно нехотя, отрывается от земли и ползет вверх. Десятки лиц застыли в ожидании. Как же медленно она поднимается. Еще секунда, вторая. Поворот. Теперь она уже плывет в воздухе. Наконец, зависает над башенной площадкой. Спуск. И общий вздох облегчения.

Алексей спустился с крана, смахнул рукавом пот со лба и направился к другой башне.

Монтажники довольнешенькие. Сэкономлено по меньшей мере четыре смены. Кто-то восторженно произносит: «Вот это класс! Ну, Мельник, молодец! Воистину - золотой!» Последнее

восклицание - это не только признание высокого профессионализма Алексея, но и намек на его медно-рыжую шевелюру на голове.

29 мая утром вся работа на обширной строительной площадке Пахомовского гидроузла вдруг остановилась. Все устремились к шлюзу, к его парапетам, облепили башни, поднялись на оставшиеся на площадке краны, чтобы только видеть камеру, видеть ворота верхней головы, через клинкеты которых вот-вот должна хлынуть вода. Кто-то в эти минуты мог откровенно позавидовать звену каменщиков Г. Скопина. Их рабочее место - правая башня нижней головы. И они, посланные на помощь волгобалтстроевцам 114-м строительным управлением Киева, пообещавшие дома, что будут отлично работать, чтобы поскорее вернуться в родной город, сейчас тоже не приступают к кладке. Нельзя упустить такое. Может быть, никогда больше не доведется увидеть, как затапливаются шлюзы. Свесив головы вниз, все пятеро напряженно всматриваются в ворота, откуда должна появиться вода.

Покинули кабины своих самосвалов и водители, занятые на засышке пазух шлюза. Это ленинградские метростроевцы. Многие из них уже работали на Волго-Балте зимой шестьдесят третьего на отсыпке шекснинской плотины.

Здесь, на Пахомовском гидроузле, их рассредоточили по всем важнейшим объектам. В дни весенней распутицы часть из них возила камень в нижний подход шлюза. Грунтовые и паводковые воды почти затопили котлован. Откачивать их не успевали. Буксуя в грязи и утопая в воде, метростроевцы тем не менее упрямо делали рейс за рейсом. В результате каменная наброска была сделана в срок.

Несмотря на то, что на Волго-Балте они были людьми временными, они близко воспринимали все, что происходило на гидроузле.

В один из таких дней весенней распутицы во время пересменки, когда на строительной площадке почти никого не было, В. Яковлев увидел, что вода прорвала небольшую перемычку в верхней голове шлюза. Если не закрыть прорыв, вода, расширив себе русло, устремится к шлюзу. Посоветоваться не с кем, времени на поиски мастера или прораба нет. Яковлев садится в машину и через несколько минут сгружает в прорыв первые кубометры грунта.

Одному явно не справиться. Вода «работает» куда стре-

мительнее человека. Нужна помощь. В карьере под экскаватором - товарищи по колонне А. Слукин и К. Грицков. Правда, они возят грунт по другому назначению. Но он убеждает их, что в эти минуты самое главное - закрыть прорыв, чтобы вода не остановила работы в камере.

Втроем они возят грунт до тех пор, пока подошедший мастер не заверил, что укрепление сделано достаточно прочное.

А в это утро 29 мая все прорабы и мастера тоже у парапета. И даже старший прораб шлюза, этот грозный блюститель трудовой дисциплины, Петр Леонтьевич Пироговский никого не отчитывает за покинутое рабочее место. Более того, он сам подошел поближе к верхней голове, как-то неестественно перегнулся через парапет и застыл в ожидании.

Вода сначала осторожно, словно проверяя, действительно ли ее выпустили на свободу, потом все напористей стала прорываться в шлюз, клубясь и пенясь, падала вниз и там, не задерживаясь, понеслась к нижней голове в открытые ворота, чтобы наполнить собою последнее, подготовленное для нее Новинкинское водохранилище.

И нужно было видеть в эти минуты лица людей, стоявших у парапетов!

Всегда такой сдержанный, умеющий искусно прятать свои эмоции Ваня Ковалев улыбался, на его мужественном красивом лице было выражение радости и счастья.

Подождав немного, пока первые эмоции схлынут, я подошла к нему. Мы были знакомы с ним с первых дней его пребывания на стройке. Выпускник Ленинградского института водного транспорта, он вместе с однокурсником Шамилом Акбулатовым приехал на Волго-Балт в августе шестьдесят третьего.

- Что за десять месяцев больше всего запомнилось и запомнится? - спрашиваю. - Вот эта сегодняшняя вода?

- И это тоже, - становясь сразу серьезным, говорит Иван. - Но мне, сколько жить буду, будет помниться моя первая самостоятельная рабочая смена на гидроузле. В институте и на практике я чувствовал себя уверенно и смело. Все казалось простым и понятным. А тут прораб дает задание: сделать разбивку откоса, чтобы бульдозеристы могли начать его планировку.

- Прораб ушел, а я стоял в котловане канала с нивелиром в руках, словно не выучивший урока школьник: растерян-

ный и беспомощный. От волнения, что ли, вдруг все забыл. Будто ничему меня за пять лет и не научили.

- Сколько продолжалось это состояние, не знаю. Наконец, как на экзамене, я с трудом заставил себя вспомнить, что же это такое - разбивка откоса. Через несколько часов работа была закончена... Много событий прошло с тех пор, и работы приходилось выполнять самые разные. А тот день помнится крепко...

У Володи Шиманского «волгобалтстроевский» стаж значительно больший, чем у Ковалева. Он - на шестом шлюзе с самых первых дней его сооружения. Как три года назад Гадзала на Череповецкой ГЭС, Володя закладывал в шлюзе первый блок. В общем, от и до...

- Стоило, - говорит он, - целыми сутками не вылезать из воды и грязи, чтобы увидеть сегодняшнюю воду. Наверно, в этом и состоит счастье строителя: увидеть созданное своими руками.

- Кстати, Володя, а где Гадзала? - спрашиваю Шиманского. - Он последнее время у вас тут работал.

- Толя сейчас на пятом. Закончил причалы здесь, перебросили его вместе с бригадой в Новинки. Там что-то не заладилось.

С Гадзалай мы встречались после Шексны уже здесь, на Пахомовском гидроузле, в августе шестьдесят третьего. Готовила тогда его выступление в газете.

(Для сведения вам, читатель. Работу газетчика в бытность моей молодости оценивали не по его собственным публикациям, а по тому, сколько он подготовил авторских материалов, то бишь корреспонденций учителей, рабочих, инженеров и т.д. Это сегодня вы можете в одном номере газеты, а иногда даже на одной странице по три - четыре материала одного и того же автора увидеть. В годы моей работы такое не могло бы даже присниться человеку...)

Вернувшись с Шексны в управление, в котором он начинал работать в шестидесятом, Гадзала обнаружил, что и называется оно иначе, и руководство здесь новое.

Знакомясь с ним, Иван Михайлович Нагорных обрадовался тому, что у Анатолия есть опыт строительства причалов. Значит, и тут ему заниматься тем же. До конца года нужно верхний причал закончить.

- Но прежде, чем закончить, его нужно начать, - грустно

пошутил Нагорных.

Прямо из управления, прихватив с собой чертежи, Анатолий пришел на площадку будущего объекта. Окинул ее взглядом. К концу года здесь должны подняться двенадцать опор. Пока же здесь буйство кустарника да небольшое озерцо. С кустарником расправиться несложно. А вот озерцо! Его нужно засыпать. Почти в самом его центре - место пятой опоры. Какими водами оно питается? Если паводковыми, то еще победы. Но, похоже, что тут действуют подземные ключи. Вода холодная, несмотря на небольшую глубину, и удивительно прозрачная. С западной стороны ручеек вытекает. Интересно, куда он течет? Вот такими, чуть заметными, нежно журчащими ручейками начинаются и полнятся реки...

Мысли Анатолия прерывает вынырнувший откуда-то из-за кустарника грузовик. Он остановился рядом с Анатолием. Десятка полтора парней, прыгнув на землю, начали разгружать сварочные аппараты, мотки кабеля, инструменты. Один из приехавших подошел к Анатолию, спросил, не он ли - старший прораб причала, и, получив утвердительный ответ, представился:

- Туршин - бригадир комплексной бригады. Направлен в ваше распоряжение. С чего будем начинать?

- С кустарника, - улыбнулся Гадзала. - Но у вас, кажется, для этого недостаточно топоров. Так что начинать придется с поиска недостающего инструмента, с расчистки небольшой площадки и устройства хоть какого-то навеса. Все это, - кивнул он на сварочные аппараты, - нужно убрать под крышу.

- Сколько времени на строительстве? - спросил Гадзала, когда вокруг него собралась вся бригада.

- С ноября прошлого года, - за всех ответил Туршин. - Приехали все вместе после демобилизации. За это время кое-чему уже обучились.

- Это хорошо, потому что здесь мы все должны сделать сами. И площадку расчистить, и котлованы под опоры выкопать, и бетон уложить...

Через неделю первый блок под бетон был готов. И хоть поступал он непрерывно, огромный, на полторы тысячи кубов блок заполнялся медленно.

Улучив минуту, бригадир вылез из блока.

- Толя, правда, что в большие массивы бетона рекомендуется добавлять крупные камни?



*Такой разводной мост был построен в Вытегре в XIX веке
через Мариинский канал, разделявший город надвое.*



*Город Вытегра 60-х годов прошлого столетия.
Центральная улица.*



*Часовня на Беседной горе,
где якобы Петр I встречался
с местными крестьянами.*



*Первый шлюз Мариинки.
Пятидесятые годы.
С 1961-го - музейный экспонат.*



*Четырехкамерный шлюз старой Мариинки.
Фоторепродукция с гравюры XIX века.*



*Самоходная баржа в шестнадцатом шлюзе
старой Мариинки.*



Знаменитая Девятинская плотина постройки первых лет XIX века.



*Так должен был выглядеть третий шлюз
по предвоенному проекту Волго-Балта.*



Пробное шлюзование. Первый шлюз. 17 мая 1961 года.



В. Лущик и член его бригады В. Полухин.



Вывозка песка из карьера. 1960 год.



*Пропуск
для круглосуточного
посещения
производственных зон,
где работали заключенные,
выданный автору данных
писем.*

строек семилетки

Груда СССР в начале семилетия и далее, чести
каждого гражданина в 1921 г. гражданка

ЗА ТРУДОВЫЕ УСПЕХИ

ИЗДАНИЕ ПОЛИТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА

№ 11 (117)

СРЕДА 21 июля 1921 г.

Выпускная
129

СТРОИТЕЛИ ГОЛУБОГО ПУТИ

на НОВОЙ РАБОТЕ

(РЕПОРТАЖ)

ПО СОВЕТСКИМ ВОДАМ... (The text continues with a detailed report on the construction of the Blue Route, mentioning various workers and their achievements.)

*Газета, выпускавшаяся
для колоний заключенных
на территории
Вологодской области.*



Литературный кружок в Белоусовской колонии.



*Старший прораб
Шекснинского
строительного
управления
Владимир
Борисов.*



*Водолаз
В.Г. Ларионов.*



*Электросварщик
Шекснинского
строительного
управления
Владимир
Кораблев.*



Интервью прямо на рабочем месте



*Девушки, приехавшие на стройку по комсомольским путевкам.
Слева направо: Светлана Кудеярова, Дина Соловьева,
Анна Поддубная, Ольга Наймушина, Галина Дашкова.*



*Будущее ложе турбины (отсасывающая труба)
в здании Череповецкой ГЭС.*



*Так выглядели подходы к Череповецкой ГЭС
после ледохода 21 апреля 1963 года.*



*Еще несколько минут,
и поезд умчит их из Вологды на стройку.
А пока на перроне - прощальная музыка.*



Скоро здесь будет прочная бетонная стена. Бригада И.Г. Галюченко спешит закончить монтаж арматуры.



В конце 1962 года на Волго-Балт прибыла большая группа демобилизованных воинов. 1 декабря в вытегорском Доме культуры для них была организована встреча с ветеранами стройки. На снимке: участники вечера.



Штукатур Белоусовского узла Валя Шадрина - тольмичка. Она приехала на стройку по комсомольской путевке в 1961 г.

... А главный инженер энергоконторы Волго-Балта А.М. Горькова приехала в Вытегру в 1951 году со строительства Волго-Донского канала.

*Посланец
харьковского комсомола
газорезчик
Анатолий Щербань.*



*В июле 1963 года учащиеся Вологодского
железнодорожного техникума и студенты
Вологодского пединститута выезжали на помощь
строителям Волго-Балта.
На снимке: последние минуты перед отъездом.*



*Секретарь комитета комсомола стройки
Александр Лозовой (слева)
и мастер шестого шлюза Шамиль Акбулатов.*



Так начинался шестой шлюз. 1962-й год.



*Прораб
шестого шлюза
Вячеслав Никитин.*



*Первое наполнение водой
камеры шестого шлюза.
Май, 1964-й год.*



*Бульдозерист
Борис Бильков.*



Мощный земснаряд «Ирбен» на трассе канала.



Земснаряд №314 на водораздельном канале.



Размыв грунта гидромониторной установкой.



На вахте начальник земснаряда №301 А.В. Алексеев.



*Росла стройка, росли и люди.
Бывший матрос земснаряда №315
Валентина Чикишева -
опытный гидротехник.*



*Начальник
земснаряда №306
М.А. Вакарчук.*



*Электромашинист
земснаряда №314.
Владимир Бобынцев.*



*Начальник
земустановки №135
А.И. Самойлов.*



*Начальник стройки
Алексей Степанович Хмельницкий.*



*Панфилов
Олег Васильевич,
начальник вахты
3 шлюза.*



Вот такие нефтеналивные суда строили в шестидесятые годы на Варнинской судовой верфи (Болгария) по заказу Советского Союза для плавания на всем Волго-Балтийском водном пути - от Каспия до портов Балтийского моря.

На снимке: танкер «Надежный» в акватории Варнинского судостроительного завода. Август 1969 года.



Начальник «Волгобалтстроя» А.С. Хмельницкий поздравляет молодоженов Валентину и Алексея Мельник.



*Так выглядит Череповецкая ГЭС.
В верхней части снимка - капсула с турбиной.*



*Туристический теплоход «Генерал И.Д. Черняховский»
на трассе Волго-Балта.*



*Эта подводная лодка скоро прибудет в Вытегру
на свою вечную стоянку.
А пока ее заводят в Кронштадский док на ремонт
и внутреннее переоборудование под музей.*

- Правда, - улыбнулся Гадзала такой осведомленности бригадира. - Камни такие называются «изюмом», а смесь, получаемая с их добавлением, - бутобетоном. Использование бутобетона очень выгодно. Оно дает большую экономию гравия и цемента. Но у нас нет камня.

- А это? - Вячеслав развел руками, приглашая прораба взглянуть окрест. Вся местность вокруг гидроузла была обильно усеяна валунами.

Гадзала ничего не ответил. Мысль о камне хорошая, но как его заготовить? Видит око, да зуб неймет.

- Будет камень, - хитровато произнес Вячеслав и вернулся в блок.

На следующее утро Анатолий заметил, что в бригаде не хватает четырех человек.

- Проспали, что ли?

- Никак нет, скоро появятся, - так же, как и вчера, плутовато сощурил глаза бригадир.

Все выяснилось через пару часов. К опоре подъехал очередной самосвал. Но его кузов был заполнен не серой вязкой массой, а довольно крупными белыми камнями. А несколько минут спустя появились и торжествующие беглецы. Довольные улыбки расплылись по их лицам.

Проблема с камнем была решена...

Жаль, что сегодня Толи нет здесь. Наверняка рассказал бы еще что-то любопытное.

Неподалеку от меня стоит и смотрит в шлюз Слава Никитин. Сейчас подойду к нему и задам только один вопрос. И он поймет, почему я спрашиваю об этом.

... Трое стоят перед государственной распределительной комиссией. Трое должны сделать выбор, тем самым решить свою судьбу. Можно остаться в столице, работать в управлении канала имени Москвы. Это как раз по их профилю. Ведь заканчивают Московский институт народного хозяйства.

А еще можно ехать на далекую стройку по имени Волго-Балт.

Москва - это уже готовые сооружения, жизнь в комфортабельных квартирах, это асфальтированные улицы, театры, музеи, выставки. А Волго-Балт - это север, строительство, раскинувшееся на 360 километров среди лесов и болот. Особенно много болот. Непролазная грязь, не просыхающая даже летом.

Так сказали им в отделе кадров «Главморречстроя». Волго-Балт - это жизнь во времянках. Это бессонные ночи, до предела заполненные беспокойные дни. Это темпы, темпы, темпы...

- Остаюсь в Москве, - говорит один.

- Едем на Волго-Балт, - говорят двое.

В окно с шумом врывается майский ветер столицы. Идет весна 1962 года...

Волго-Балт встретил Вячеслава Никитина и Виктора Жужнева тревожными вестями.

Еще в дороге двое попутчиков, ехавшие с ними с самой столицы, рисовали мрачную картину. Отставание, допущенное в предыдущие годы, еще не наверстано.

Особенно много говорили они о шестом шлюзе.

- Вот ведь чего захотели: этакую махину за двадцать месяцев вымахать, - глубокомысленно рассуждал тот, что постарше. - Первый шлюз сколько строили? Пять лет? То-то же. А тут, сами говорят, в полтора раза больше. И за двадцать месяцев.

- Сравнил тоже, - возражает второй. - Первый шлюз! Его еще до консервации начали. Когда вернулись к нему, ни людей, ни техники. А сейчас каких только машин и нет. Правда, их еще не хватает. Слишком широко размахнулись. Но будет. Все будет. И машины, и люди. Правильно сделали, хлопцы, - обратился он к притихшим инженерам, - что поехали сюда. Настоящую жизнь узнаете...

А вечером следующего дня Вячеслав стоял уже на том месте, что носило название - шестой шлюз. Котлован. Десятки насосов и иглофильтров. Они жужжат, высасывая из недр коварную влагу. Несмотря на это, на дне котлована - лужи. Врезаясь в них, машины поднимают вокруг себя фонтаны грязных брызг. Кое-где землю пучит, распирает пльвун. Вырвавшись на поверхность, он течет густой массой, словно тесто из поспевшей квашни.

Посреди котлована, на небольшом пяточке, арматурные каркасы первых днищевых блоков.

- Интересно, с которой секции начали, - думает Никитин и ему хочется скорее заглянуть в чертежи, узнать участок, который он назовет своим, продумать первое задание.

Ему определенно нравится и этот непрерывный гул, в котором тонут человеческие голоса, и эти горы глины и песка, и негаснущие в вечернем небе голубые зарницы электросварки...

- Ну, как, Слава, не пожалели, что не остались тогда в Москве?

- Нет. Ни разу. Где бы теперь ни пришлось работать, уже никакие трудности не испугают. Отличная школа жизни, как сказал тогда попутчик...

Десять дней спустя на шестом шлюзе состоялся торжественный митинг по случаю открытия навигации. Приветственные речи, поздравления. А 26 ноября того же 1964 года в Вытегре состоялся митинг строителей и жителей города, посвященный сдаче канала в постоянную эксплуатацию. Над многотысячной толпой, заполнившей центральную площадь города, звучит Гимн Советского Союза. Потом раздается многократно усиленный микрофонами голос ведущего:

- Начальника четыреста двадцатого строительного управления товарища Нагорных и парторга строительного управления четыреста семьдесят восемь товарища Шараковского прошу поднять выпел готовности Волго-Балта.

На флагштоке взвился голубой шелковый треугольник. На нем белая полоса с надписью: «Волго-Балт - открыт! 1964 год».

Но вот что удивительно. Ни 8 июня, ни 26 ноября уже не видела больше таких лиц, какие были у людей, пришедших 29 мая посмотреть на затопливаемый шлюз. Это была всеобщая, всепоглощающая радость. Она не нуждалась в словах. Потому и не произносились речи. Не звучали поздравления...

Письмо пятнадцатое

Они строили Волго-Балт

Наверно, когда-нибудь исследователи (уверена, что это будет целая группа людей, ибо одному человеку такая работа вряд ли по силам) займутся детальным изучением строительства и эксплуатации Волго-Балта. Их изыскания выльются в много томный труд, в котором день за днем будет прослежено все, что делалось, когда и как делалось на этой уникальной стройке, трасса которой раскинулась на 365 километров.

В одной, к тому же ограниченной объемом книге это сделать невозможно.

Вот уже, кажется, и очертила в основном контуры строительства, поведала о главных событиях на трассе, постаралась нарисовать коллективный портрет тех, кто работал здесь, а со-

весть моя литераторская, этот строжайший внутренний судья, все упрекает и упрекает: «Еще о том не рассказала... И о том была...»

И справедливо упрекает. Рассказать бы надо о многочисленной армии субподрядчиков. Что-то сказано о гидромеханизаторах. Это была самая крупная, как по оснащенности, так и по количеству работавших, организация. Но, кроме гидромеханизаторов, на Волго-Балте было занято еще около двух десятков субподрядчиков. Все это были либо механизированные колонны, оснащенные мощной землеройной техникой, предназначенной для выемки грунта из котлованов, либо строительно-монтажные коллективы, прокладывавшие дороги, возводившие мосты, монтировавшие оборудование шлюзов и энергетическое хозяйство стройки.

Одной из таких субподрядных организаций была мехколонна №38. «Биография» ее начиналась в конце 1960 года в московских кабинетах. Главк «Морречстрой» предложил своим трестам поделить технику и людьми с трестом «Центростроймеханизация», которому было поручено сформировать новую колонну и направить ее на Волго-Балт.

Костяк колонны - несколько десятков механизаторов - прибыл на стройку уже в начале 1961 года вместе с экскаваторами, тракторами, бульдозерами и самосвалами со станции Лодейное поле своим ходом. Переход в двести километров в зимних условиях был делом нелегким. Однако, прибыв на место, механизаторы тут же включились в работу на каналах, примыкавших к двум пусковым в то время шлюзам.

Чтобы организовать хотя бы двухсменную работу механизмов, нужны были кадры. Доукомплектовывались на месте. Уже через месяц коллектив насчитывал более сотни человек. Это были настолько разные и по возрасту, и по жизненному опыту, и даже по своему прошлому люди, что казалось, создать из этого разношерстного состава нормальный и работоспособный коллектив невозможно. Но в конце года, когда подвели итоги, цифры опровергли все сомнения: план был выполнен с лихвой.

Успешным был для мехколонны и следующий год. Но в конце того же шестьдесят второго ее перевели в 66-й канал. А там условия оказались куда сложнее, чем на Вытегорском и Белоусовском гидроузлах. В этом канале пришлось разрабатывать моренно-скальный пласт. Начальник колонны Г.К. Кудрин

начал стучаться в трест: «Дайте более мощную технику».

Колонне выделили новенький двухкубовый экскаватор.

Теперь Кудрину предстояло решить, как быть с этим экскаватором: оставить его до навигации в Подпорожье, как это предлагает трест, или перебросить на стройку немедленно. Оставить до навигации - выход легкий и безопасный. Весной эту железную громадину погрузят на баржи и доставят в Вытегру. Никаких тебе хлопот. Можно спать спокойно.

Но... Время. Навигация откроется не раньше середины мая. На погрузку и транспортировку потребуется дней десять, а то и более. Еще две-три недели уйдет на сборку, опробование и отладку механизма. В общем, нормальную работу он начнет только к концу июня. Это значит - тысяча шестьдесят недоданной выемки. А там уже и так наметилось отставание.

Экскаватор предназначен для работы в этих самых моренно-скальных грунтах, перед которыми остальные механизмы оказались явными слабаками. Надо доставлять его сейчас, немедленно. Только вот как? Эта махина весит 87 тонн. Чтобы перевезти ее даже в разобранном виде, нужны трейлеры грузоподъемностью 40 тонн. Как перевезти такой груз по обледенелой дороге, изобилующей крутыми поворотами, подъемами и спусками? И выдержат ли мосты? Они-то уж никак не рассчитаны на такой вес.

Собрал начальник самых опытных механизаторов, из тех, что прибыли вместе с ним. Шоферу Е. Лукьянову уже не раз приходилось перевозить экскаваторы. Правда, прежние были весом полегче, чем этот. Но водитель уверил, что и на этот раз задача выполнима. Его поддержали трактористы Левкин, Тюленев, еще несколько механизаторов.

Решение принято. Экскаватор будет доставлен по частям. Мосты? Их будут укреплять.

В течение одного дня бригада с лесозавода подвела под три моста дополнительные опоры.

Руководить переброской экскаватора Кудрин решил сам. Он верил в опыт, добросовестность и ответственность своих людей, знал, что в случае непредвиденных обстоятельств проявит и смекалку, и настойчивость. И все-таки на душе было тревожно.

Первые рейсы с более мелкими деталями прошли спокойно.

11 февраля из Подпорожья тронулся необычный поезд. Са-

мосвал «ЯАЗ-210 Е» медленно тащил трейлер с погруженной на него 40-тонной платформой экскаватора. Затем следовали три трактора «С-100» и несколько маленьких самосвалов, груженных песком. На крутых подъемах тракторы выходили вперед и, присоединившись к «ЯАЗу», сообща втаскивали трейлер в гору. Прежде чем очередной раз выйти на подъем, дорогу посыпали песком.

При спусках тракторы сзади сдерживали скорость.

Все, кажется, просчитали, предусмотрели. И все-таки не обошлось без неприятностей. На 67-м километре пути, на спуске сзади трейлера оказался только один трактор. Он не сдержал силу груза и сам пошел за платформой. Еще секунды - трактор, толкнув сзади трейлер, опрокинул бы его в канаву. На размышление времени не было. Стоявший на подножке «ЯАЗа» Кудрин крикнул шоферу: «Скорость!» Лукьянов дал газ, трейлер дернулся, тросы, связывавшие его с трактором, лопнули, и вся эта 60-тонная масса понеслась вниз. Оставшиеся сзади замерли: малейшее отклонение в сторону - аварии не миновать. И только когда самосвал вместе со своим «прицепом» выскочил на гребень следующего холма, оцепенение спало: смертельная опасность миновала. Что помогло? Воля? Выдержка или уверенность людей в своих силах? Наверно, все вместе взятое.

Время было выиграно. В конце марта мощнейший экскаватор был уже в забое. Однако наверстать отставание, наметившееся с начала года, не помог и новый экскаватор.

Но слаб человек. Вкусив славу руководителя передового коллектива, Кудрин не сумел найти в себе силы на психологическую перестройку. И тогда появились в отчетах приписки.

Когда, кто и как уличил начальника колонны в подлоге, не знаю. Но он оказался на скамье подсудимых и вскоре вообще исчез из поля зрения волгобалтовцев. А колонна продолжала работать. Однако оправиться после столь ощутимого морального шока коллектив уже не мог. До конца строительных работ за ним так и тянулся шлейф критики по поводу невыполнения плана.

Кстати, о приписках. О них говорили на Волго-Балте и до появления тридцать восьмой колонны, отмечали их и после суда над Кудриным. Причем, истоки приписок не всегда даже были в желании руководителей скрыть невыполнение плана, как это было у Кудрина. Чаще они появлялись там, где мастера и

прорабы халатно относились к своим обязанностям. Когда в пятьдесят пятом году решили проверить, как работал тот маленький коллектив, который остался на стройке после консервации, то выявили такие казусы: судя по нарядам, некоторые рабочие выполняли нормы выработки на 700-800 и даже на 1500 процентов! Такое могло быть только там, где никто не контролировал работу, наряды заполняли сами рабочие, заполняли, даже не задумываясь над тем, как может быть воспринята такая «рекордная» выработка.

Нечто подобное было выявлено в 1964 году в строительном управлении № 418. Оформленный по всем правилам и закрытый наряд свидетельствовал: бульдозерист Куркин 20 января отработал 26 часов в сутки.

Не случайно среди строителей бытовала такая байка: мастер К. подписывал наряды походя, не глядя, что там написано. Поэтому рабочие решили над ним пошутить. Оформили наряд, в котором значилась работа по выдергиванию у мастера его рыжей бороды. Поскольку выдергивать надо было каждый волосок в отдельности, то сумму насчитали весьма солидную. Мастер К., якобы, подмахнул этот наряд. Не удосужилась проверить содержание наряда и нормировщица. И только в бухгалтерии была обнаружена эта шутка.

Посрамленный мастер уехал со стройки, а байку рассказывали с явным наслаждением в назидание другим мастерам.

И вот еще что хотелось бы мне подчеркнуть: как бы ни повел себя тот или иной руководитель, в коллективе всегда были люди, для которых добросовестность, личная честь были превыше всего. Были такие люди и в 38-й мехколонне. Несколько имен я уже назвала выше. Назову еще несколько: экскаваторщики Кондрашов, Редькин, Трещиков... Перечень можно было бы продолжить, но я отлично понимаю, что для вас, читатель какого-нибудь 2010-го или 2015-го года, простой перечень фамилий - не более чем простое сотрясение воздуха. И чем выстраивать ряд фамилий, я лучше расскажу подробнее об одном механизаторе.

Больше других я знала Сергея Степановича Кондрашова. Во время наших встреч я старалась расспрашивать не столько о производственных делах, о них всегда можно было узнать в конторе мехколонны: механизм у Кондрашова всегда в рабочем состоянии, соответственно работа без простоев и как результат - постоянное перевыполнение норм.

Хотелось узнать о человеке что-то из того, что не пишут ни в анкетах, ни в характеристиках, ни даже в автобиографиях.

Сергей Степанович был из того «костяка» колонны, который прибыл на Волго-Балт в начале 1961 года. Родом он из небольшой деревушки, пристроившейся у подножия Саян. В детстве мечтал стать летчиком. Великая Отечественная война застала подростка на Украине, куда незадолго до сорок первого переехала семья. Пришлось пережить и оккупацию, и радость освобождения. Воевать Сергею не довелось. Призванный в армию осенью 1944 года, он встретил день Победы в Ростовской области в «звании» всего лишь рядового стрелка-отличника.

Кто знает, кем бы стал Сергей Кондрашов, если б не одна встреча. Не с человеком, нет, встреча с машиной. Шел солдат по улице небольшого южного городка и вдруг остановился. Перед ним было нечто никогда им не виданное: какое-то железное чудовище. Длинная стрела его, словно рука, то опускалась, то поднималась и поворачивалась. И каждый раз большой ковш на конце ее, наполненный только что почерпнутой землей, опрокидывался над кузовом самосвала.

Сергей перевел взгляд на человека, сидевшего в кабине. Руки машиниста спокойно, ритмично передвигали рычаги.

«Вот это здорово!» - подумал солдат и смотрел, смотрел, как замороженный, на машиниста, на стрелу и ковш, на самосвалы, непрерывно снующие под ним.

Вернулся в казарму, а перед глазами все стояла увиденная на улице картина.

Поклоению Сергея Кондрашова пришлось служить в армии аж семь лет. Только в 1951 году он демобилизовался. И сразу - в школу механизаторов.

Пролетели восемь месяцев учебы. Сдан последний экзамен. И как всегда перед расставанием настроение и радостное, и немножко грустное.

- В те дни все мысли уже были на какой-нибудь стройке, - признался Сергей Степанович. - Мне было совершенно безразлично, куда пошлют, лишь бы можно было работать самостоятельно.

- А послали нас на строительство Верхне-Карабахского оросительного канала, - рассказывал Кондрашов. - С этого времени и начались мои кочевые годы. В 1953 году я перешел в трест «Центростроймеханизация». Строил в Москве путепровод, желез-

ную дорогу Акмолинск-Карталы, в Огрызе Татарской республики участвовал в реконструкции железнодорожной станции, затем были Ульяновск, Горьковская область, снова Москва, Рязанская область... Скоро память откажется хранить все названия строек.

- Из всех этих лет наиболее памятным осталось время вторичного пребывания в Москве, в 44-й мехколонне.

- В то время я считался уже опытным экскаваторщиком, с солидным стажем. Но когда увидел, как работает машинист Александр Канонихин, понял, что я еще ничего не умею. Нелегко было признаться в этом даже самому себе, тем более другим. Но я все-таки пришел к нему и попросил:

- Возьми в помощники.

Он удивился:

- Другие сразу после школы к самостоятельности рвутся, а тебя в помощники потянуло.

Но я настаивал, и он согласился. И знаете, чему научил меня Канонихин? Нет, не проценты выжимать, хотя выработка у него всегда рекордная была. Он научил меня машину чувствовать. Ну, как бы вам это объяснить? Машина тоже о многом может рассказать, надо только уметь внимательно прислушиваться к ней. Она и жаловаться умеет. Вам не доводилось ездить в сильно побитом автомобиле? В нем все скрипит, стучит, скрежещет, словно жалуется машина на свою печальную судьбу, упрекает неумелого или нерадивого водителя за то, что довел ее до такого состояния.

Вот и меня учил Канонихин улавливать едва различимые посторонние звуки в работе моторов, чувствовать руками малейшую неисправность.

- Этот опыт особенно пригодился мне здесь, на Волго-Балте.

На традиционный вопрос: «Куда после Волго-Балта?» - Сергей Степанович ответил предельно кратко: «Куда пошлют...»

...У механизаторов колонны № 6 того же треста «Центростроймеханизация» была уже солидная трудовая биография, когда в ноябре 1962 года пришел приказ передислоцироваться на Волго-Балт. Шестнадцать лет строили дороги. В основном - в Сибири.

...Необжитый клочок земли. Веками над ним стояла угрюмая тишина. Только сосны и ели таинственно шептались по утрам о чем-то своем, да многоголосый птичий хор встречал восход солнца извечной радостной песней.

Но пришел сюда человек. Пришел не один. Вместе с ним появились сильные, стальные машины, называемые экскаваторами, грейдерами, бульдозерами, самосвалами.

Пришел человек - и не стало больше тишины. Врезались в землю зубья ковшей и сверкающие ножи бульдозеров, разорвали воздух своим ревом самосвалы. Кажется, даже само небо наполнилось этим несмолкающим грохотом сотен работающих механизмов.

Так начинаются дороги...

На этот раз колонне предстояло сделать огромный бросок. Из Западной Сибири, где только что закончились работы по возведению земляного полотна вторых железнодорожных путей на участке Карасук - Камень-на-Оби, нужно было переехать на северо-запад Европейской части СССР, в озерный край Вятгории.

Более ста семей погрузили в поезд свой нехитрый скарб и тронулись в путь.

На Волго-Балте их ждали. Еще 7 декабря 1962 года появился приказ начальника стройки: «Для размещения прибывающей мехколонны № 6 треста «Центростроймеханизация» в срок до 15 января восстановить общежитие в поселке Пахомово-3 для размещения 100 семей и 100 одиночек».

Самым трудным был переход от конечной станции Лодейное поле до Вятгры. Бульдозеры и самосвалы шли своим ходом. Экскаваторы пришлось буксировать на трейлерах.

А уже в январе 1963 года новый коллектив приступил к работе.

Было (не знаю, как сейчас) в среде пишущей братии расхожее выражение, трансформировавшееся из языка религии: «Пути журналистов неисповедимы». Воистину это было так.

Начиная со второй половины шестидесят третьего года я постоянно бывала на строительной площадке Пахомовского гидроузла. А поговорить с кем-нибудь из этой мехколонны все никак не доводилось. И если б не случайная встреча у парашюта шестого шлюза в день его первого пробного шлюзования, так бы ничего и не узнала об этом коллективе. Всего несколько слов, сказанных старым сибиряком И.К. Мухой, вызвали неподдельный интерес к людям этого коллектива. Я - к Нагорных: «Помогите встретиться с руководством колонны».

- Вам надо спешить, - предупредил Иван Михайлович, - они уже готовятся к отъезду.

Беседа все-таки состоялась. С начальником колонны Кобзевым. Правда, это была не столько беседа, сколько монолог Дмитрия Ефремовича. Ничего не меняя в нем, я передаю его вам, мой читатель.

- Руководство стройки поставило перед нами задачу вынуть из трассы будущего канала, а также отсыпать в сооружения или, как мы говорим, сделать до пуска, полтора миллиона кубов земли. Объекты у нас были крупные, такие, как четырнадцатая плотина, сто двадцать первая дамба, шестьдесят шестой канал. Было где развернуться!

Но уже с первых дней мы почувствовали, что развернуть-ся будет не так-то просто. На каждом шагу природа расставила свои заградительные заслоны, не желая сдаваться людям без боя. Чем ближе к финалу, тем труднее становился этот бой.

- Это так сказать, образная характеристика. А если без лирики, то все эти пльвуны, торфяники, скалы чертовски усложняли работу наших механизаторов.

Сложная, капризная геология трассы Волго-Балта зачастую не позволяла своевременно начинать выемку грунта. Взять хотя бы шестьдесят четвертый канал, который тоже был включен в программу нашей колонны. О том, чтобы начать там работы летом, не могло быть и речи. Сплошной пльвун. В нем вязли даже самые легкие машины. Сюда мы пришли только в ноябре. Но даже мороз оказался бессильным перед водой. Десятки ключей упорно пробивались на поверхность. Между тем, сроки, оставшиеся до пуска, уже не позволяли больше ждать. Нужно было искать способ спуститься в котлован.

В одном месте строили лежневку. В другом - намораживали специальную ледовую дорогу. Сначала намораживали, а потом эти же участки приходилось взрывать. Получалась двойная работа. Но другого выхода не было. В этих условиях экскаваторщик Омелин вынимал в месяц более девяти тысяч кубометров грунта. Разумеется, не без помощи других механизаторов, в частности, шоферов. В течение многих дней вместе с Омелиным работали водители Крючков, Казун, Карагичев, Филонов.

- Который это Филонов?

- Тот самый, - угадывая мою мысль, подтверждает Дмитрий Ефремович, - к которому приезжал тесть. У нас эта фамилия пока единственная в колонне.

...На шестом шлюзе готовились к первому пробному шлюзованию. На пришлюзовых дорожках собрались шофера, элек-

тросварщики, штукатуры. Всем хотелось увидеть, как будет проходить первое шлюзование.

И хотя внимание всех было приковано к воротам шлюза, к камере, наполняющейся водой, многие заметили невысокую, ссутулившуюся фигуру старика, тяжело опирающегося на толстую суковатую палку. Перед ним расступились, пропуская к самому парпету. Старик долго молча смотрел на стены камеры, на ворота, потом потрогал бетон руками, словно хотел убедиться в его прочности, и ни к кому не обращаясь, громко произнес: «Добре построили!»

- А как иначе, дедусь, - озорно сверкнув глазами, отозвался какой-то паренек. - На столетия строили. Так, чтобы и в 2064 году о нас здесь вспомнили. Небось, тебе сейчас немножко завидно, а! Жалеешь, что не можешь уже сам вот так строить?

- А что жалеть, - спокойно возразил старик. - За меня сыны строили. Значит и мой труд есть. Вот приехал посмотреть, как построили, поскольку я до воды сильно заинтересованный. Вижу, добре сделали. За это спасибо, не подвели старика.

Около него образовался тесный круг. Все с интересом прислушивались к этому разговору, задавали вопросы.

Только когда уже вода полностью заполнила камеру, мне удалось подробнее расспросить старика. Звали его - Иосиф Карпович Муха. Бывший иртышский рыбак, презрев свои недуги, вызванные отчасти семидесятилетним возрастом, отчасти многочисленными ранениями, полученными в трех войнах, старик приехал из далекого Казахстана посмотреть, что и как построили его сыновья и дочери.

Лида и ее муж Виктор Филонов приехали на Волго-Балт вместе с мехколонной. Не пожелала отстать от сестры и Люба. Все трое работали: Лида - учетчицей, Люба - в столовой, Виктор - на трассе.

В начале шестьдесят четвертого на строительстве появился еще один представитель этого семейства - демобилизовавшийся из армии экскаваторщик Василий Муха.

А через два месяца у Иосифа Карповича прибавился еще один сын: сыграли свадьбу Люба Муха и помощник экскаваторщика Василий Пальтов.

Растет семья строителей старого бойца Первой Конной. И пусть тело, на котором остались многочисленные отметины бе-

локазацких шашек, уже ослабело, Иосиф Карпович полон гордого, бодрого духа. Нет, не зря он прожил свою жизнь. В этом он еще раз убедился, наблюдая, как могучие потоки воды с шумом заполняли камеру шлюза.

Старик может гордиться: все пять членов его семейства трудились на совесть.

Василий Пальтов, например, работал в паре с машинистом Петрашевичем.

- Это один из лучших наших экипажей, - продолжал свой монолог Дмитрий Ефремович. - Если среди наших экскаваторщиков вообще можно выделить лучших. Это, знаете, нелегко сделать. Кого ни возьми, производительность - 150-200 процентов. Петр Петрович Ткаченко за смену по 1200-1400 кубометров давал. Это ровно вдвое больше того, что положено на смену экскаватору-драглайну. Не ниже показатели и у машинистов Лагодина, Романюка. Они довели свою работу до настоящей виртуозности. На погрузку одной машины, или говоря нашим языком, на один цикл, у них уходит всего пятнадцать секунд. Пока ковш еще отрывается от забоя, стрела уже идет в направлении кузова самосвала. Такая работа требует от машиниста очень высокой точности движений и предельно сосредоточенного внимания.

Конечно, подобное умение приходит не сразу. И не раз Василий Муха, наблюдая за работой Ткаченко или Романюка, мечтал о том времени, когда и он сможет в минуту грузить по четыре машины. У него пока так не получается. Но сто девять - сто двадцать процентов задания дает и он.

Были у наших механизаторов и другие дни, когда выработка за смену определялась не тысячами и даже не сотнями, а всего лишь десятками кубометров.

Валунная гряда, на которую наткнулась в районе Волокова моста сто пятьдесят четвертая земустановка гидромеханизаторов, протянулась всего на полсотни метров. Объем - двенадцать тысяч кубометров. В нормальных условиях - это десять смен одному экскаватору. Но как вынуть камни, если их объем в несколько раз превосходит вместительность ковша, если по весу некоторые из них достигают шести тонн? Маленькие, юркие драглайны, показывающие на хороших грунтах чудеса производительности, здесь были беспомощны.

В этот котлован пришел экскаватор с обратной лопатой и несколько бульдозеров. Валуны, которые никак не поддавались

экскаватору (он зажимал их между ковшом и стрелой и таким образом выносил из забоя), извлекались совсем необычным способом. На них набрасывали специально подготовленные сетки из стальных канатов, затем бульдозеры вытравливали их к отвалам.

К началу навигации и этот участок канала был готов.

Нужно сказать, что мехколонна прибыла на Волго-Балт в такое время, когда на канале уже не было второстепенных работ. Близился пуск. Поэтому все было важно, все срочно. Это сказывалось на творческой активности людей, заставляло выполнять и то, что в других условиях показалось бы невыполнимым.

Долгое время шестьдесят шестой канал был причиной всеобщей тревоги на стройке. Скала и морена - эти остатки ледниковой эпохи - с трудом поддавались усилиям даже трехкубовых «Уральцев». В начале апреля нам было предложено войти в этот канал на помощь соседней тридцать восьмой колонне. За двадцать дней нужно было вынуть пятьдесят тысяч кубометров.

Направили мы туда самых опытных машинистов. И когда казалось, что финиш уже вот, рукой подать, сломался экскаватор Романюка. Лопнула поворотная платформа. Чтобы заварить ее, нужно разбирать весь механизм. Это на неделю работы. А тут еще распутица, полное бездорожье.

- Попробуем отремонтировать, не разбирая, - предложил сварщик Красноперов.

Трактором подтащили к экскаватору сварочный аппарат. То вытягиваясь по-змеинному, то собираясь в комок, Петр Агатович варил целый день. А вечером Романюк снова начал погрузку.

Свой участок канала мы сдали в срок. Двадцать пятого апреля машинист Данилевский начал съем перемычки, отделявшей шестьдесят шестой канал от Череповецкого водохранилища.

Больше нам здесь делать нечего. Нас ждут уже в Белоруссии. Будем строить автостраду...

Предугадываю некоторое ваше удивление, дорогой читатель, - уж не слишком ли пристрастен автор к строителям-механизаторам? Где только может, подчеркивает их значимость на Волго-Балте.

Может быть, может быть... Хотя я назвала бы это не пристрастием, а стремлением показать ту главную силу, которая была движущим стержнем стройки. Порой даже те работы, которые

традиционно выполнялись на других стройках вручную, некоторые механизаторы-виртуозы отваживались выполнять бульдозерами, а то и экскаваторами, что вообще казалось невероятным. Еще в Шексне Володя Борисов рассказывал мне как-то, что бульдозеристы, работавшие у него в прорабстве на планировке откосов, пообещали ему выполнить работы так, что ручной планировки уже не потребуется. После них можно будет сразу начать крепление откосов.

Обещание свое бульдозеристы выполнили.

А летом шестьдесят четвертого на пятом шлюзе мне показали такое, что вообще не укладывалось в привычные понятия строителей.

Дренажные канавки, прокладываемые по обеим сторонам шлюзов, заканчиваются глубокими цилиндрическими чашами. Выемку под них делают экскаваторы, потом бульдозеры планируют почти отвесные стенки. Работа не столь трудная, сколь неудобная. Вниз бульдозер спускается сам, а вверх его тащит на буксире стоящий неподалеку от бровки трактор. Так и ходят они в паре до тех пор, пока все не спланируют.

Долго наблюдал за их работой экскаваторщик Илья Ищенко. А вечером остановил начальника стройуправления:

- Не производительная работа. Я говорю о чаше. Не надо больше посылать туда бульдозер.

- Как не надо? - опешил Трахтман. - А планирование?

- Выемку мы с Кучеренко сделаем так, чтобы планировка уже не потребовалась.

- Сразу даже не верилось, - признался мне Трахтман, - что такое осуществимо. А они доказали. Не только бульдозера, но даже обычной, всеми правилами предусмотренной ручной планировки, так сказать, приглаживания, после них не потребовалось. Виртуозы! - заключил мой собеседник, глядя на ровные ряды белого камня, который лег на том месте, где несколько дней назад работали Ищенко и Кучеренко.

Белый, аккуратно уложенный камень, которым укреплены стены чаши, в сочетании с темной зеленью дерна, которым крепятся откосы шлюза, придают сооружению не только особую прочность, но и красивый внешний вид. Что ж, так и должно быть. Шлюз должен радовать глаз тех, кто будет проплывать по каналу...

Ну, раз уж меня опять «занесло» на пятый шлюз и

чтобы вы, читатель, не считали меня слишком благоволящей механизаторам, расскажу о человеке, чья профессия, на первый взгляд весьма далека от всяких моторов и механизмов. Между тем, ни один участок строительства не мог обойтись без людей этой профессии. Я имею в виду электросварщиков.

... Смена закончилась. Анатолий уже собрался уходить домой, когда к нему подошел старший прораб шлюза Максимцев.

- Срочное задание, Толя. Нужно начинать внутреннюю отделку башен, а окна не остеклены. Оконные переплеты пока еще лежат все там, - он показал на небольшую площадку около башни, где штабелем лежали деревянные рамы.

Анатолий понял, что ему предстоит приварить уголки рам к специальной арматуре, концы которой оставлены в оконных проемах. Он посмотрел вверх. На третьем этаже башен сплошь зияли черные квадраты. Работы будет много.

- Когда начинать?

- Завтра с утра...

Утром Анатолий поднялся на башню. Но прежде чем приварит первый стержень, он на мгновение посмотрел вниз. Перед ним лежал шлюз. Он жил, дышал трубами проходящих теплоходов. А здесь, наверху, рядом, в соседнем отсеке билось сердце всего этого сложного комплекса из железа и бетона. Там панель автоматики.

«Прошло два года, - подумал Анатолий. - Всего два года».

... В тот памятный апрельский день шестьдесят второго все произошло неожиданно и стремительно. Утром в цехе Анатолий узнал, что в горкоме комсомола есть путевки на далекую северную стройку. Туда требуются токари, сварщики, слесари, механизаторы всех профилей.

«Поеду», - решил Анатолий.

Он был уверен, что нужен там. У него отличная профессия - газорезчик. Где стройка - там металл, а где металл - там обязательно нужен он, газорезчик.

К нему присоединился товарищ по цеху Дмитрий Сержапов. Они тут же начали оформлять документы.

На прощание начальник цеха Дмитрий Константинович Кузьмин крепко пожал им руки:

- Ну, хлопцы, не подведите харьковских турбинников. Завод всегда будет рад принять вас обратно, только возвращайтесь с честью.

Эти слова звучали потом еще много, много раз. Их проносили родные, знакомые, друзья. Даже на вокзале, в последние минуты Анатолию показалось, что в многоголосом шуме перрона он слышит все те же слова:

«Возвращайтесь с честью! Не посрамите харьковчан!»

На стройке их ждали. Это радовало. Хорошее настроение портила только начинающаяся распутица. Ребята брели по улицам поселка, звонко хлюпая ботинками по рыжей жидкой грязи. Она преследовала их всюду: на дорогах, в машинах, в которых они ездили, в общежитии, где ее просто не успевали убирать.

- Это еще ничего, - сказал Анатолию какой-то парень, видя, как тот старательно чистит брюки. - Подожди, в котлован попадешь, не то еще будет.

Угроза почему-то не пугала. В котлован хотелось попасть поскорее. В то же время он не совсем отчетливо представлял себе, что будет там делать. Прислушиваясь внимательно ко всему, что говорилось вокруг него, Щербань понял: на участке тревожно. Допущено большое отставание по земле и бетону. И если не «поднажать по-настоящему», то и полугодовой план будет сорван.

Эта тревога незаметно передалась и новичкам. Все рвались скорее к делу, чтобы можно было «жать».

Анатолий попал в четыреста двадцать первое строительное управление. Оказалось, что газорезчика здесь пока не требуется.

- Дать перевод на другой участок? - спросил инспектор отдела кадров. - Или пойдете в комплексную бригаду?

- В бригаду. Буду учиться сварке.

- Вот и хорошо, - раздалось почти над самым ухом. - Люблю решительных людей. Давай знакомиться: Ромашко, бригадир той самой комплексной бригады. Будем работать вместе. Ты как насчет этого самого? - Ромашко выразительно щелкнул пальцем по воротнику.

Смутное лицо харьковчанина стало багровым. Он собирался сказать что-нибудь резкое, но не успел. Ромашко дружелюбно похлопал его по плечу.

- Ты не обижайся. Вижу, зря спросил. Но сам понимаешь, народ приезжает разный. А работать придется по-зверски. В бутылку глядеть будет некогда.

Анатолий понимающе кивнул.

- А сварке научим. Было бы желание. Ну, до завтра. Не опаздывать.

Весь вечер Анатолий пытался представить себе котлован, что-то железобетонное, с причудливыми головами. Рабочие не раз упоминали о каких-то нижних и верхних головах.

Но то, что он увидел утром, вызвало разочарование. Перед ним было обыкновенное озеро грязной воды. Вокруг горы развороченного грунта.

- Что же мы здесь будем делать? - он оглянулся по сторонам, ища ответа.

- К утру должны откачать воду. Начнем подготовку второй секции днища, - объяснил мужчина в светлом плаще.

- Это старший прораб Максимцев, - шепнул Анатолию Ромашко.

Ни к утру, ни еще через сутки вода не убыла из котлована. Бригаду Ромашко поставили на подготовительные работы. Ребята подтаскивали арматуру, опалубочные щиты, делали заготовки первых ферм. Все приходилось переносить и поднимать вручную. Никакой кран нельзя было загнать в это месиво. И как ни старались подбадривать друг друга шутками, настроение у всех было подавленное.

На третий день вечером в умывалке к Анатолию подошел парень из их бригады. Неразговорчивый и стеснительный Щербань медленно сходил с людьми. И теперь вынужден был признаться себе, что не знает даже, как зовут этого розовощекого, нагловатого крепыша. А тот заговорил с ним, как старый знакомый.

- Слушай, Щербань, давай махнем отсюда!

- Куда?

- Куда-нибудь. Ну, хоть в Братск. Сам видишь, тут не уха. Ни заработка, ни развлечений. Только грязь кругом, - губы парня скривились в презрительной улыбке. - Надоело в воде купаться.

- Думаешь, в другом месте будет лучше?

- А мы поищем.

Оба замолчали. Парень ждал ответа, а Анатолий не знал, что сказать. В душе у него все кипело. Хотелось бросить что-нибудь оскорбительное этому самодовольному типу, но он не умел грубить. Поэтому только угрюмо посмотрел из-под сведенных бровей и покачал головой:

- Никуда я не поеду.

- Ну и оставайся, тихоня, - парень презрительно сплюнул и лениво ослабил. - Без тебя обойдусь.

Парень действительно исчез на следующий день. Но Щербань долго не мог забыть этот случай. Вокруг него работали

десятки людей. И он невольно сравнивал их с тем парнем. Чем труднее становились условия, тем упорнее становились люди. Хотя бы старший прораб. Его неизменный светло-серый плащ маячил постоянно на каком-нибудь участке котлована.

«И когда он только отдыхает?!» - думал Анатолий о Максимцеве.

Этот вопрос можно было одинаково задать и главному инженеру Николаю Васильевичу Дьяковскому, и начальнику участка Бенциону Шнееровичу Трахтману, и многим другим мастерам, прорабам, механизаторам. Люди осунулись, веки становились красными от недосыпания.

Несколько суток пришлось провести в котловане и бригаде Ромашко.

В последние дни апреля начала резко прибывать вода. Не помогал даже земснаряд, поставленный на откачку. Как-то утром арматурщики пришли на смену и не поверили своим глазам: блок, что накануне они уже почти подготовили к бетонированию, теперь был более чем наполовину залит водой.

- Вот это сюрприз, ребята, - пробасил бригадир. - Берись за ведра.

Работали молча, без перекуров. К вечеру почти очистили блок. Работы оставалось на смену-полторы. И можно класть бетон.

Анатолий слышал, как кто-то неуверенно произнес:

- А ведь за ночь снова все зальет. Хорошо бы сразу закончить.

Ромашко посмотрел на ребят. Все сосредоточенно молчали. За день устали, вымокли. Желания оставаться не было ни у кого. Но в то же время, каждый знал, что если уйдут сегодня, завтра придется всн начинать сначала.

- Остаемся, - раздалось сразу несколько голосов.

Двое суток они мерялись силами с водой. И она вынуждена была отступить...

С Анатолием Щербань мы встретились через полтора года после этих событий. Бригады Ромашко уже не существовало. самого Леонида Ивановича избрали секретарем партбюро участка. Часть ребят перешла на другие объекты. Щербань остался на шлюзе.

Беседа не клеилась. Анатолий больше односложно отвечал на вопросы.

Да, он овладел профессией сварщика.

Задания? Приходилось выполнять самые разные.

Да, его прежняя специальность тоже потребовалась...

Пришлось о нем расспрашивать руководство управления. А оно на похвалы ему было весьма щедрым.

С весны шестьдесят третьего года четыреста двадцать первое управление начало изготавливать железобетонные ячейки для крепления откосов примыкающего к шлюзу канала.

- Щербань, ты ведь, кажется, газорезчик, - спросил однажды Трахтман.

- Приходилось резать, - улыбнулся юноша.

- Пойдешь на полигон? Там нужно сетку для ящиков резать.

- Пойду.

Анатолий не привык отказываться. Он считал, что на стройке нет малых дел. Если его пошлют металлолом резать, значит и это нужно.

На полигоне ему дали две бригады бетонщиков. Он должен был обеспечить их арматурой. Щербань с удовольствием сжал в ладони знакомый держак. Зашипело и рассыпалось голубое пламя.

- Ты как автомат, - полушутя упрекнул его через несколько дней Юрий Накул. - Только искры летят. Нам за тобой не угнаться. А ведь тоже не лыком шиты. Каждый день - полторы нормы...

Горит голубой огонек. Прочно встала на место одна рама, вторая, третья. Анатолий уже не думает о прошлом. Его мысли заняты теми, кто придет на башню после него. Это будут плотники, стекольщики, штукатуры. Их работа полностью зависит от него. И Щербань, забыв во времени, варит, варит, варит...

- По две смены работал до тех пор, - сказал Максимцев, - пока не был приварен последний уголок. Это было его последнее задание на шлюзе.

Последнее задание... А сколько их было?..

- Не считал, - смеется Анатолий. - В общем, много.

- А дальше что?

- Как что? На завод. Ребята уже писали. Ждут...

Без специалиста-электросварщика (кажется, уже повторяюсь) не мог обойтись ни один механизаторский коллектив. Я уже писала, как Валя Разумеева и Петр Красноперов в сложнейших ситуациях выручали своим профессиональным мастерством экскаваторщиков. А Нина Вавилова вообще работала на

ремонтной площадке базы механизации северного склона.

Когда после курсов в шестидесятом году она появилась на площадке, механизаторы встретили ее снисходительно-насмешливыми взглядами, дескать, прислали «златокудную фею» в мужичье общество, тут тебе не шлюз, и не арматурный полигон. Тут такие «детальки» приходится ворочать, которые и нескольким мужикам не всегда по силам. Помается, помается, да и сбежит на какой-нибудь объект.

А она не сбежала. И швы своим электродом такие накладывала на израненный металл, что самые дотошные проверяющие не могли придаться. На смену насмешливо-снисходительному отношению пришло удивление: «И где только силы берет для такой работы?», потому что в шестьдесят первом году, в предпусковой период на Вытегорском и Белоусовском гидроузлах пришлось работать, забывая о сне и отдыхе. И сколько раз в те весенние дни из-за поломок с вечера останавливались экскаваторы и бульдозеры. А утром, благодаря ремонтникам, механизм снова был в работе.

В те предпусковые дни к Нине пришло всеобщее признание и уважение. И до конца стройки механизаторы не называли Вавилову иначе, как «наша Нина».

Есть в этой профессии что-то притягательное, потому что к сварке тянулись десятки девичих рук.

- Волшебный огонь, - объяснила однажды эту тягу Тоня Подшивалова. - Он ведь необычный, вот и манит к себе.

Тоня приехала на стройку в 1961 году в числе первых посланцев комсомола области. Всю дорогу, пока подружки весело болтали и пели песни, она молчала, стараясь мысленно представить, что ждет их впереди. Но поскольку стройки она видела только на экране кино, то из ее стараний ничего не получалось.

Со станции их привезли прямо в поселок. Нет, тогда это еще нельзя было назвать поселком. На большой лесной поляне стояло около десятка полуразвалившихся барakov.

- Слезай, приехали, - скомандовал встречавший их мастер.

Девушки растерянно оглядывались.

- А где мы жить будем?

- Здесь и будем, - ответил мастер. - Только сначала сами для себя восстановим один такой барак.

- Вот так шлюз приехали строить, - голос, произнесший эти слова, был полон разочарования и горести.

- Будет, и шлюз будет. А пока придется жилье готовить.

Девушки облюбовали себе самый уцелевший барак и разместились в нем. А дальше пошло все одно и то же. Каждый день - кирпич, песок, доски. С непривычки по вечерам болели руки, ныла спина. Зато сколько радости было, когда восстановили первое общежитие. Сами и заселили его. Потом появились в поселке магазин, столовая, клуб. Все это не только для себя, но и в основном для тех, кто прибывал на стройку.

Тоня работала на строительстве поселка, а думала все о том, как приобрести «настоящую» профессию. По вечерам она тайком от подружек прибегала к котловану шлюза. Там уже полным ходом велись все работы. Особенно девушку манили голубоватые вспышки электросварки. Потому, когда узнала, что в соседнем стройуправлении открываются вечерние курсы электросварщиков, поспешила туда.

- Первое время очень тяжело было, - призналась однажды Тоня. - Работа. Потом за три километра бежишь в соседний поселок на занятия, вернувшись, садишься за учебники. Иногда казалось, вот-вот внутри что-то надломится и бросишь все, чтобы только выспаться по-настоящему. А потом, когда это состояние проходило, становилось стыдно. Зато какое удовлетворение приходит сейчас, когда видишь очередной сваренный твоими руками металлический каркас блока. Проходит день-другой - и скрывается он под бетоном. На нем снова поднимутся фермы, пока не дойдет до последнего яруса.

Подружки называли Тоню мечтательницей, неисправимым романтиком. Тоненькая, угловатая, она казалась совсем подростком, только большущие серые глаза смотрели на все не по-детски серьезно. И было в них что-то потаенно-мечтательное, невысказанное, а может быть, до конца еще и не осознанное. В одном Тоня была непоколебимо убеждена: романтика встречается в жизни на каждом шагу, нужно только уметь ее видеть и чувствовать.

Девушки из бригады Гали Богачевой, в которой поначалу работала и Тоня, смотрели на жизнь более прагматично. Но и они мечтали о «настоящей» профессии строителя. И как только в четыреста двадцатом управлении открылись курсы крановщиков, они всей бригадой оказались в учебном классе.

Пока рука писала о Тоне Подшиваловой и ее подругах, в мозгу зашевелился и начал настойчиво стучаться вопрос: а какие еще работы выполняли девушки, приезжавшие на стройку? И вообще, много ли было на стройке представительниц слабого пола?

Могу сразу сказать: второй вопрос остается без ответа. Никакая статистика, никакие годовые отчеты и другие документы не зафиксировали это.

Среди инженерно-технических работников женщин и девушек были единицы. И только одна поднялась до должности главного инженера. Это Александра Михайловна Горькова из конторы энергоснабжения и связи. Название - хуже не придумать - контора, а по значимости она на строительстве была наиглавнейшая, ибо все, что делалось на любом объекте - от освещения до работы таких мощных механизмов, как земснаряды, - все требовало электроэнергии.

Надо заметить, что и биография у Александры Михайловны - на особицу. Бывшая партизанка. И, видимо, смело воевавшая, коль была награждена орденами «Отечественной войны» и «Красной звезды». После войны - энергетический институт и Волго-Дон. За работу на этой стройке - высшая награда тех лет - орден Ленина.

Так вот, двенадцать лет (с 1952 по 1964) Александра Михайловна - бессменный главный инженер этой самой конторы. Надеюсь, вывод из моего короткого рассказа о Горьковой вы, читатель, сделаете сами. А я хочу упомянуть еще одну удивительную женщину - прораба Татьяна Егоровну Островскую.

Много ли вы встречали женщин-мостостроителей? Уверена, скажете: не женское это дело - мосты строить, да еще такие необычные, неотделимые от шлюзов, составляющие со шлюзами единое целое. Мне Татьяна Егоровна особенно запомнилась на Шексне, когда там перед перекрытием реки нужно было форсировать работу по монтажу поворотного моста. Ее послали в Шексну на помощь тамошним монтажникам в тот момент, когда уже ни на какие «раскачки» времени не оставалось. За считанные дни эта энергичная женщина сумела взять в свои руки все инженерное руководство этими работами. К перекрытию реки мост был готов.

Хоть общая цифра и неизвестна, я все-таки возьму на себя смелость и скажу, что представительниц «слабого» пола на строительстве Волго-Балта было много. Не говоря уже о

таких службах, как общепит, детские дошкольные учреждения, вся бытовка, где работали только женщины, много было их и на основных объектах. Лаборантки и нормировщицы, учетчицы и бухгалтерские работники, электросварщицы и крановщицы.

Я вот назову вам бригаду штукатуров Анатолия Ушакова, и вы подумаете - мужская бригада. Отнюдь. Анатолий Иванович был предводителем девчачьего войска. И добрая слава сопутствовала этому коллективу на протяжении всех лет работы его на стройке.

Были и другие бригады. Я же назову еще только одну. Когда на шестом шлюзе нужно было в очень быстром темпе укрепить откосы подводящего и отводящего каналов, руководство стройуправления прибегло к маленькой хитрости. На один откос направило бригаду Анны Николаевны Ченцовой, а на противоположный - только что сформированную мужскую. Это был своего рода «педагогический» прием: девчата Ченцовой работают сноровисто, всегда с перевыполнением нормы и хорошим качеством, парням будет неловко отставать от них.

Расчет этот вполне оправдался...

Письмо шестнадцатое

Они строили Волго-Балт

(часть 2-я)

Я не забыла, уважаемый читатель, что обещала познакомить вас с земкараванами «Моонзунд» и «Ирбен».

Дошел, наконец, черед и до них. Но сначала несколько слов об одном экспонате Вытегорского краеведческого музея. Он находится в отделе «Волго-Балт». Это макет «Ирбена». Рядом нетрадиционная надпись: «Родной школе в благодарность за полученные знания. 24 июня 1952 г.» И три подписи - Богданов, Мокненко, Шмыров.

Посетители музея с интересом рассматривают этот «земснаряд в миниатюре», искусно выполненный руками молодых умельцев. И, естественно, вопросы: «О какой школе речь? Какие нити связывают школу, трех молодых людей и земкараван?»

В пятидесятом году, когда земляные работы развернулись уже по всей трассе, на помощь волгобалтовским строителям пришли два земкаравана. «Балттехфлот» прислал «Моонзунд», а трест «Черноморгидрострой» - «Ирбен».

Почему называются земкараванами? И впрямь - почему? Ведь в основе своей они - такие же рефулерные землесосы, как и земснаряды, какими позднее было оснащено специализированное управление №478 треста «Трансгидромеханизация».

У этих двух есть одна отличительная особенность. Поскольку они предназначены для гидротехнических работ на море, то они автономны, от «берега» не зависят. Земснаряды типа «300-40» - электрические. К месту, где они работают, должна быть обязательно подведена высоковольтная линия электропередач. Команды этих земснарядов, как правило, живут на берегу, в хоть и временных, но стационарных поселках, а пульпу эти земснаряды перегоняют в отвалы только с помощью труб.

Землесосы типа «Моонзунд» от ЛЭП не зависят, они вырабатывают собственную энергию, их экипажи живут на брандвахтах. Выполняя дноуглубительные работы в морских акваториях, они сбрасывают пульпу в специальные саморазгружающиеся баржи, в которых она буксируется в море и там выливается. Поэтому такие земснаряды имеют при себе брандвахты, катера-буксиры, баржи. Все это сложное хозяйство и называется караваном.

Первые два года на строительстве Волго-Балта «Моонзунд» и «Ирбен» работали на одном участке. Они спрямляли и углубляли фарватер реки Вытегры от Онежского озера до будущего первого шлюза.

Члены ирбенской команды Борис Богданов, Юрий Мокиенко и Юрий Шмыров, отстояв вахту, спешили на занятия в Вытегорскую среднюю вечернюю школу.

Прошло два года. Сданы экзамены на аттестат зрелости. На выпускном вечере, прощаясь со школой, моряки вручили директору В.С. Лантратовой свой подарок - макет земснаряда. Никакая занятость и усталость не помешала им провести многие часы за кропотливой работой над макетом. И получился он «совсем как настоящий, только маленький» земснаряд. Простились молодые люди со школой. Простились и с «Ирбеном». Их ждали институтские аудитории. А их подарок школа передала в музей.

Такова история музейного экспоната.

История земкаравана «Ирбен» продолжалась.

К осени 1952 года работы по спрямлению Вытегры были завершены. Обои караванам предстояло через старые шлюзы Маринки переместиться на водораздел, чтобы с началом нави-

гации следующего года приступить к выемке грунта из нового русла канала. Всю зиму готовились, ремонтировались. А весной пятьдесят третьего - консервация. Не приступив к работам, «Моонзунд» отбыл в Прибалтику. Там он работал на строительстве морских портов. А «Ирбен» вернулся в свой трест и в течение трех навигаций участвовал в сооружении Ингулецкой оросительной системы, затем работал на Дунае, в Керчи, в Новороссийске.

На Волго-Балт «Ирбен» вернулся в 1962 году. После работ на море, для которых и предназначены эти механизмы, на Рубежском спрямлении, куда был поставлен землесос, было очень трудно. Торфяное обвалование плохо сдерживало пульпу на карте намыва. (В речных условиях эти землесосы, как и земснаряды типа «300-40» перебрасывают пульпу в отвалы с помощью трубопроводов). Эта грязная жижа то и дело выскивала себе лазейку и стремилась вернуться в канал. Приходилось все время и вперед смотреть, туда, где работала фреза, и постоянно оглядываться, как там обвалование держится, не прорвало ли где...

«Моонзунд» вернулся на Волгобалтстрой раньше «Ирбена» - в 1959 году. Его поставили на Константиновские пороги в реке Ковже. Здесь предстояло в обход каменно-мореной гряды проложить новый судовой ход. Задача не из легких. Тяжелая мореная глина прятала в своих глубинах огромные валуны. А сверху укрылась торфяным одеялом. Очень трудно было обваловать место сброса пульпы. В болоте вязли не только трактора и бульдозеры, по колено проваливались в черную топь люди. А тут еще неожиданное, никак от природы не зависящее препятствие. Новый судовой ход был запроектирован через находившуюся в этой местности деревню. Жители, как водится, полагаясь на «авось», не спешили покидать насиженные места. «Убаюкала» их сознание минувшая консервация. Теперь это пришлось делать в спешном порядке. Гидромеханизаторам людей и жаль, и торопить их приходится, потому что стопорилась работа. А она и так сложная донельзя. Во всасывающую трубу то и дело втягиваются вместе с пульпой огромные камни. Они закупоривают трубы. Приходится останавливать механизмы, разбирать пульповоды и, не считаясь ни с какими наставлениями по технике безопасности, вползать в узкую трубу и тросом выуживать «непрощенную добычу»... И так по несколько раз за смену, до десятка раз за сутки на всем протяжении работы на Константиновских

порогах. Если какой-то смене удавалось отработать без длительных простоев, это считалось великим везением.

Не легче было и в 1963 году, когда «Моонзунд» был переведен в 67-й канал. Это - непроходимое топкое болото.

Началу выемки всегда предшествует большая подготовительная работа. Прежде всего - обвалование карты намыва. А еще - монтаж пульповодов. Но как это сделать здесь, на 67-м канале, если при каждом шаге по болоту рискуешь увязнуть, а то и просто утонуть в черной пучине.

Посоветовавшись, командир каравана А.М. Мартынцев и начальник землесоса В.А. Пивоваров решили все подготовительные работы провести зимой, когда можно будет взять себе в помощники мороз. Зима выдалась, действительно, морозной. И к месту работ из Белозерска, где «Моонзунд» находился на отстое, пришла часть команды. Волгобалтстрой выделил несколько бульдозеров и болотный экскаватор. Начали работы и... обнаружили, что коварное болото бодрствует. Только сверху чуть-чуть «прихвачено». Убрали снег, сняли верхнюю корку, чтобы глубже проморозилось. Но и это не помогло. Одно неверное движение, и экскаватор может стать добычей болота. Начальник базы механизации Волгобалтстроя Никольский, увидев, в каких условиях работают его механизмы, приказывает экскаваторщику вернуться на базу. Моонзундовцы в раздумьи: как быть? Уйдет экскаватор, значит, весной им здесь ничего не сделать. Экскаваторщик Костылев - меж двух огней: ему и команду жалко, он хорошо понимает их беды, и послушаться приказа нельзя. Случись что-нибудь с механизмом, вся ответственность на нем. Жить с раздвоенной душой долго нельзя, нужно принимать решение. Начальник земкаравана Мартынцев и экскаваторщик Костылев берут всю ответственность на себя. Пополам!

Где на сланях, где на слегка промороженной поверхности болота делается двухкилометровый торфяной вал. Он должен сдерживать потоки сбрасываемой пульпы.

Пока возводили вал, бригада смонтировала сбросные пульповоды. На все это ушло три месяца.

С началом весны «Моонзунд» приступил к выемке грунта. Работа продвигалась даже несколько быстрее, чем на Константиновских порогах. Но вал, этот слабый торфяной вал держал всю команду в постоянном напряжении. Все свободные от вахты матросы, лебедчики, другие члены экипажа вручную, лопатами

поддерживали валок, не давая ему разрушаться. «ЧП» случилось там, где его меньше всего в тот момент ждали: прогорела топка второго котла. Теперь «горели» не только обязательства земкаравана, «горел» в целом план выемки грунта на новой трассе канала.

Из управления «Балттехфлота» радируют: «Земкаравану «Моонзунд» следовать на ремонт в Череповец». Не будь команда земкаравана столь сплоченной, так бы оно, наверно, и было. Но моонзундовцы понимают, что уйти с трассы в самый разгар работ - равносильно бегству с поля боя. И опять А.М. Мартынецв, только теперь с начальником землесоса В.А. Пивоваровым, берет ответственность на себя: землесос будет отремонтирован на месте, нужна только техническая помощь.

Специальными рейсами самолеты доставили мощные гидравлические прессы и домкраты. Из Подпорожья прибыла группа квалифицированных котельщиков. Вместе с ними на авральную вахту встала и вся команда.

Десять дней, только десять дней потребовалось, чтобы в примитивнейших условиях, вне мастерской провести такой сложный ремонт...

А когда осенью подвели итоги работы за навигационный период, то оказалось, что не только принятое весной обязательство выполнили, но и 150 тысяч кубометров сверх обязательства сделали.

Оба земкаравана работали на трассе Волго-Балта и в 1964 году, только «Моонзунд» уже без своего командира. В марте шестьдесят четвертого этот неутомимый и смелый человек ушел из жизни. Но традиции, заложенные и выпестованные им на протяжении многих лет, продолжали жить в коллективе...

Сейчас, работая над этим письмом к вам, читатель, восстанавливая в памяти некоторые эпизоды из времен работы «Моонзунда» на Рубежском спрямлении, я вспомнила, как трудно начинали на этом участке и гидромеханизаторы 478-го управления.

В апреле шестьдесят второго на этот участок пришел новый прораб - Полуэкт Иванович Смирнов. Днем он знакомился с людьми и обстановкой, а вечерами подолгу засиживался в прорабской над чертежами и сводками. Из окна прорабской ему были хорошо видны серые корпуса землечерпалок. Это не его машины. Они принадлежат бассейновому управлению Северо-Западного речного пароходства. Они - будущие его соседи по Рубежскому спрямлению.

Быстро наступающая весна, не дающая в эти дни покоя Смирнову, привела в движение и команды землечерпалок. Издалека люди, непрерывно снующие по палубам, кажутся ему похожими на заботливых муравьев.

«Эти скоро начнут работать, - с горечью думает он, подходя к окну. - А вот наши...»

«Наши» - означает два больших земснаряда, или как их обычно называют - «трехсотки», и несколько гидромониторных установок.

Из окна ему не виден свой участок. Но небольшое усилие - в памяти кусок за куском встает вся трасса будущего канала. За несколько дней он облазил каждый забой, каждый котлован. Картина неприглядная. Сто первая и сто третья установки затоплены. У первой хоть двигателя на берегу. И то хорошо. К монтажу сто второй никто не приступал. Одну сто четвертую можно быстро пустить в работу, если не задержит насосная. Там хаос не меньший, чем в котлованах.

И все эти механизмы вот уже год стоят без движения, физические объемы ни с места, хотя план в деньгах все время выполнялся с лихвой.

«А ведь хитрый был мужик, - думает Смирнов о своем предшественнике. - Навалился на монтаж водоводов. Деньги большие, а хлопот мало. Вот и ходил в героях, пока с него не потребовали канала вместо труб».

Эти трубы смонтированы в таком количестве, что ему, Смирнову, уже ничего не остается, как начать главные работы - выемку грунта на более чем двухкилометровом участке нового канала.

«Трудный будет орешек, - хмурится прораб. - Нужно быстрее пустить снаряды».

«Пустить снаряды, пустить снаряды...» - молоточком стучит в мозг.

Он возвращается к столу и снова углубляется в чертежи. Грунты в районе выемок не предвещают ничего хорошего. Тяжелые глины и торфяники. С ними будет горя. Торф, как правило, будет сползать обратно в котлован...

Его мысли прерывает вошедший Стебелев.

- Вытащили сто первую. Завтра можно начать откачку котлована, - прямо с порога заговорил он.

Смирнов поднялся навстречу своему помощнику. Вот кого ему не доставало весь день!

... Во время первого знакомства Стебелев произвел на нового прораба неприятное впечатление. О чем бы ни говорил, что бы ни делал - улыбка до ушей, непрерывные шутки, словно с головы до самых кончиков пальцев на ногах он весь был начинен остроумием. Из-под толстых стекол очков на всех смотрели колющие, насмешливые глаза.

«Мальчишка. А сомнения - на десятерых хватило бы, - неприязненно подумал тогда о нем Смирнов. - И этот должен стать правой рукой во всех делах», - он снова (уже в который раз!) с сожалением подумал о своих ребятах, оставшихся в Саратове.

Прошло несколько дней, и от первоначального впечатления у Смирнова не осталось и следа. Молодой инженер отлично знал обстановку на участке и к тому же был неутомим. Сейчас он сутками не вылезал из котлована. А улыбка и шутка - это от природы, от избытка юмора, от крепкого душевного здоровья...

- Вот ведь ты какой шумный! Не входишь, а прямо врывается, - добродушно усмехнулся Смирнов. - Ну, садись, рассказывай.

- А что рассказывать, Полуэкт Иванович? Люди нужны. На сто четвертой пять человек. Хорошо, что Ластовка там - парень с характером. А то бы толку никакого. На первую сегодня с трудом бригаду наскреб. Ну, а на остальных только бригадиры. Командующие без войск, - под толстыми стеклами вспыхнул привычный злой огонек.

- Спешу обрадовать. Людей обещают сполна. Наше прорабство объявлено отстающим. Брошен клич - все на помощь! Есть уже первые желающие. Из Пахомовского прорабства к нам переходит целая команда. Подтягивать отстающих. Улавливаешь?

- Пусть называют, как хотят, только бы быстрее переходили. Работать не с кем. Кстати, что думаете в отношении..? - он назвал фамилию багермейстера триста двадцать пятого земснаряда.

- Пока не знаю, - признался Смирнов.

Багермейстер триста двадцать пятого и бригадир со сто четвертой установки Ластовка - два человека, на которых новый прораб с первых дней обратил особое внимание. Если Ластовка вызывал в нем все большую симпатию, то багер возбуждал совершенно противоположное чувство.

Он пришел к Смирнову в первый же вечер, представился

и тут же начал «вводить» прораба в курс дела. С явным наслаждением порочил он перед новым человеком весь коллектив, не пожалел красок для прежнего прораба, досталось даже начальнику управления. По его словам, все вокруг бездельники и очковтиратели. Только он смотрит на все объективно, не боится вскрывать недостатки. Между прочим заметил, что прежнее руководство участка не оценило его по-настоящему, а он жаждет большого дела, поэтому надеется, что его переведут куда-нибудь на самостоятельную работу.

«Похоже, что склочник и интриган», - подумал тогда Смирнов, но с окончательным выводом не спешил.

Сейчас вопрос Стебелева застал его врасплох. Заботы последнего дня как-то оттеснили этот вопрос на второй план.

- Не знаю, - повторил он. - В ближайшие дни решим. Думаю направить начальником на сто пятьдесят четвертую. Ее мы будем пускать последней. За это время присмотрится, освоится. Как думаешь?

Но Стебелев в ответ только неопределенно пожал плечами.

... С этого дня время потеряло для Смирнова свои границы. Целые смены пропадал он в котлованах или на насосных станциях. Предстояло не только организовать работу коллектива, но прежде всего научить людей сложной профессии гидромеханизатора. Рабочих по-прежнему не хватало. Земустановки, кроме сто третьей, куда пришла команда с соседнего прорабства, были недоукомплектованы. Большинство же имеющихся рабочих - новички. Земснарядов никогда не видели. Приходилось учить самым элементарным вещам.

По вечерам собирались в прорабке, чтобы обсудить итоги минувших суток, и снова расходились по участкам, оставаясь там до глубокой ночи.

Стебелев словно забыл, что на свете существует отдых. От постоянного напряжения обострились скулы, только глаза все так же насмешливо поблескивали под толстыми стеклами.

Заметно изменились и другие. Николай Ластовка, теперь начальник небольшого экипажа (людей и у него не хватало) - почти не покидал установку. От солнца и ветра лицо его стало медно-красным, светлый чуб совсем белый.

Смирнов как-то поймал себя на мысли, что всякий раз невольно любитесь этим парнем, похожим на командира во время затянувшегося трудного наступления. Это сходство усиливала

еще и плотно облежавшая его широкие плечи порыжевшая солдатская гимнастерка.

Сравнение было недалеко от истины. Сто четвертая, действительно первая в прорабстве, начинала большое наступление. И хоть это начало было вполне удовлетворительным, Николая не покидала тревога. Да и было из-за чего волноваться.

Спустившись однажды к сто четвертой, Смирнов тотчас заметил, что установка работает вхолостую. Котлован был уже до предела заполнен водой, а гидромониторщик между тем продолжал полоскать забой.

- Где Ластовка? - спросил он у вахтенного машиниста.

- Ушел в прорабство. А что?

- Вы не грунт берете, а воду перекачиваете. Смотри, - и он, показав на забой, поспешил к гидромониторщику.

- Почему не наращиваете трубы?

От неожиданности и удивления паренек даже ручки управления выпустил. Струя с шипением ударилась о подножье забоя.

- Время экономим. До тех пор, пока струя достает до забоя, не останавливаем двигатели. - На Смирнова смотрели ясные, совсем мальчишеские глаза. «Мы же стараемся делать, как лучше», - говорили эти глаза.

С языка готовы сорваться резкие слова, потому что в душе все клокочет от ярости. Но окриком делу не поможешь. Что спросить с паренька, который несколько дней назад впервые услышал слово «гидромонитор».

И они вместе принимаются наращивать трубу. За это время можно и объяснить, что гидромонитор дает наибольшую производительность в том случае, когда длина струн равняется высоте забоя. Этого требуют и правила техники безопасности. Как только это расстояние увеличивается, струя теряет свою силу и уже не врзается в грунт, а только скользит по поверхности забоя. Двигатели в это время работают впустую, так как вместо пульпы по трубам идет чистая вода.

В ясных глазах - и удивление, и огорчение. Хотел, как лучше, а получилось наоборот.

- Вот почему так важно своевременно наращивать водоводы гидромонитора, - говорит на прощание инженер.

В ответ он ловит понимающий благодарный взгляд...

Вслед за сто четвертой пустили еще две установки. Начали работать трехсотки. На исходе был июль. В сводке против про-

рабства Волоков мост появились первые утешительные цифры. Смирнов понимал, что самое трудное уже позади, что сердце участка уже забилося, и теперь остается только следить за тем, чтобы весь этот с таким трудом налаженный комплекс работал четко, без срывов.

- Замечаешь, Валентин Васильевич, как люди выросли, особенно бригадиры, - сказал он однажды, когда они после планерки остались со Стебелевым наедине. - Появилась самостоятельность, а главное - уверенность в своих силах.

Откуда ему было знать, что через несколько часов радость, которую он испытывал в эти минуты, сменится огромной тревогой, что вода, союзник и помощник гидромеханизаторов, уже стала их врагом, необузданная ярость которого уже делала свое разрушительное дело.

В этот вечер он решил сразу же после планерки уйти домой. Давно уже нужно было написать жене письмо. На тумбочке лежит пачка непросмотренных газет и журналов. Да и выспаться хочется хоть раз по-настоящему.

Но едва он успел раздеться и взять газету, как затрещал телефон.

- Ни минуты покоя, - проворчал Смирнов и нехотя взял трубку.

- Полуэкт Иванович, авария на сбросном колодце! - сообщил Стебелев.

Мысль работает с удивительной быстротой. Сбросной колодец совсем рядом со старой судоходной системой. Если его прорвало, значит, пульпу уже несет в канал.

Еще издали увидел, что оправдались его худшие предположения. Сильным напором выжало шандоры. В образовавшееся отверстие хлынула вода вместе с пульпой. Все увеличивающийся поток быстро смывал узкую песчаную дамбу, отделявшую карту намыва от канала, и с ревом мчался прямо в канал.

«Несколько часов такой работы, и судоходство будет остановлено», - думал прораб, глазами отыскивая в толпе собравшихся Стебелева. Тот уже спешил ему навстречу.

- Немедленно остановите снаряды, - приказал Смирнов.

- Десять минут назад остановили. Что делать дальше? Канал замыкает.

- Вижу.

Он хотел добавить еще несколько резких слов, но сдержался. Виноват не только Стебелев. Сам тоже хорош. Понаде-

ялся на монтажников, заверивших, что все в порядке. Не об этом сейчас нужно думать.

К утру узкая перемычка пересекла фарватер старого канала. По обе стороны ее вытянулись вдоль берегов вереницы судов в ожидании, пока подойдет аварийная землечерпалка и расчистит им путь.

А на дамбе в это время решали, как быстрее исправить повреждение. Выход был только один: спуститься в колодец, нарастить трубы коллектора, а потом залить бетоном. Работа нелегкая. В узкий четырехметровый сруб едва мог протиснуться человек. А ему предстояло там не просто стоять по колено в жидкой грязи, но и вести насадку труб. В таких условиях человек там долго не продержится. Но другого выхода нет. Первыми пойдут добровольцы. Они уже тут - Николай Ластовка, Петр Демиденко и еще несколько человек.

- Что ж, ребята, начнем...

Только на одиннадцатый день авария и все ее последствия были полностью устранены. Этот случай многому научил и Смирнова, и Стебелева. В течение нескольких дней все коммунащики участка были тщательно проверены и где нужно, укреплены.

Участок набирал темпы. В августе установки дали уже по пятьдесят-семьдесят тысяч кубометров каждая. Одновременно начали готовиться к работе в зимних условиях...

В орбиту нашего журналистского внимания (не скрою, и моего тоже) попадали больше те из строителей, чьи имена были на слуху, о ком рассказывали руководители стройуправлений, мастера и прорабы, чьи выступления доводилось слышать на всевозможных собраниях и слетах...

Это естественно: в последние годы на стройке работало (вместе с субподрядчиками) около семи тысяч человек. И рад бы с каждым познакомиться или хоть что-то о нем узнать, но время, время... В журналистских сутках тоже всего 24 часа.

И все же работая над данными письмами, я несколько раз перелистала свои старые рабочие блокноты и обнаружила, что их страницы хранят куда больше имен и сведений, чем моя память. Иногда это всего лишь имя и, в лучшем случае, страничка наскооро написанного текста, ни о чем героическом не повествующего. Видимо, строчка была случайной, а собеседник не очень словоохотлив, и только моя настырность заставила его что-то сказать о себе.

Примерно так было и в той встрече с шофером Шехуриным. Не доведись мне именно в тот день ехать из Десятин, где размещалось управление гидромеханизации, в прорабство Водораздел к командиру знаменитого 314-го земснаряда В.М. Реусу, никогда бы я не узнала, что есть на стройке такой водитель - Алексей Шехурин. Его машина оказалась той «попуткой», услугами которых мне так часто приходилось пользоваться, чтобы добраться до какого-нибудь объекта. Но, видимо, было в этом молодом водителе что-то, что заставило по возвращении из Водораздела порасспросить о нем подробнее. И вот что из этих записей выстроилось.

... - Ребята, еду на Волго-Балт, - сообщил Алексей товарищам и показал красную книжечку комсомольской путевки.

На него посмотрели с удивлением. Слишком уж неприметен был Алексей среди курсантов. Застенчивый, робкий, он ничем никогда не выделялся. Начали дружно отговаривать, дескать, будет трудно - мороз, весной и осенью грязь, бездорожье, ничего не заработает.

- Все равно поеду!

Это было в марте 1961 года в Великом Устюге. А месяц спустя шофер Алексей Шехурин уже работал в управлении №478 треста «Трансгидромеханизация».

В те дни работа водителей самосвалов была не менее ответственной, чем экипажей земснарядов. Они отсыпали оградительные дамбы, делали обвалование в местах, куда земснаряды сбрасывали пульпу. Алексея в числе семи шоферов направили на Гришинскую дамбу. Сюда же были доставлены экскаватор и бульдозер. Первые дни работали каждый сам по себе.

- А что, если организовать комплексную бригаду, - предложил Алексей. - Наряд-задание - одно на всех, заработок - поровну.

Не всем это предложение пришлось по душе:

- Ишь, какой приткий! Кто-то будет по сорок рейсов делать, а кто-то по десять, а денежки всем одинаково?

- Значит, нужно всем делать по сорок рейсов.

- А если машина сломалась?

- Сообща быстро ее отремонтировать.

Большинство поддержало Алексея. Его и бригадиром избрали.

Помогали друг другу во всем. Зато и делали ежедневно по полторы, а иногда и по две нормы. Соответственно и зара-

ботки хорошие. Даже тем, кто вначале ворчал, потом такая организация понравилась...

Бежит навстречу самосвалу серая лента дороги. Крупные загорелые руки крепко сжимают руль. А спидометр считает километры: десять тысяч, тридцать, семьдесят. Кажется, и расстояния рейсов небольшие - 500 метров, километр. А вот наездил Алексей свыше двадцати тысяч километров. Строил Пахомовскую и Рубежскую дамбы, возил грунт из котлована переправы в Волоковом мосту, песок для подъездных путей к переправе в селе Анненский мост. А в дни осенней распутицы 63-го года пересел на бортовую машину. Не потому, что искал работы полегче, а потому, что это очень нужно было для коллектива.

В управлении никак не получалось с водителями продуктовой машины. В бездорожье на отдаленные участки никто не хотел ехать. В такое время ведь и помощи не скоро дождешься. А кому хочется ночевать в лесу или в поле. Но Алексей ни разу нигде не засел. Вездеход возвращался, а он на газике проходил. Так и остался с тех пор на бортовой.

В конце августа шестьдесят четвертого года гидромеханизаторы отправили машины на помощь целинникам. Отправили лучших водителей. И, конечно, Алексей был в их числе.

Хороший урожай вырастили в тот год новосибирские хлеборобы. 37 дней десять водителей 478-го управления возили в совхозе зерно, помогали закладывать силос. Вернулись домой с благодарностью совхоза. А на машине Алексея - красный флажок. Все дни на целине держал первенство в соревновании.

Пошли по каналу суда. Но гидромеханизаторы еще продолжали работать. Остался тогда в коллективе и Шехурин.

Как сложилась его дальнейшая судьба? Вернулся ли потом в родные места или уехал с семьей на новую стройку? Не знаю. Больше мы никогда не встречались. Но в одном я абсолютно уверена: куда бы ни забрасывала его жизнь, он работал так же, как работал на Волго-Балте, вроде бы неприметно, не стремясь к популярности, в то же время отдавая любимому делу всего себя без остатка. А попав в какие-то экстремальные условия, проявил и выдержку, и силу воли, и подлинное мужество, как это случилось с экипажем теплохода «Сокол» 7 ноября 1963 года.

Волгобалтстрой располагал не только землеройными механизмами и автотранспортом, но и флотом - тоже. Вот уж о ком

никогда не писали, и даже не упоминали, так это о командах судов. Делали они свое дело незаметно, словно и не было их вовсе. А ведь и у них случались ситуации, казавшиеся безвыходными...

Накануне 7 ноября капитан теплохода-буксира «Сокол» Павел Цветков получил срочное задание: вывести через узкий проран четырнадцатой плотины оставшийся в отсекаемой плотинной части русла реки Вытегры плавкран «Рижский». После праздников механизаторы шестой мехколонны закроют проран окончательно и начнут отсыпку тела плотины. Кран останется в ловушке. Между тем весной следующего года он очень будет нужен земкарavanу «Ирбен», работающему в 67-м канале.

Прежде чем вывести кран, нужно самому «Соколу» пройти через этот проран и взять «Рижский» на буксир.

Тщетно пытается Цветков нащупать в этой узкой, мелкой прорези приемлемый проход. Буксир то носом, то кормой зарывается в грунт.

Команда, изрядно намучившись, на какое-то время прекращает бесполезные попытки достичь цели. Но ведь нужно. Нужно во что бы то ни стало. И «Сокол» снова в движении. Удача! На полном ходу теплоход проскакивает проран и ... врывается в грунт уже далеко за плотиной. На этот раз столь крепко, что полтора часовые попытки высвободить его не дают результата. Еще одна попытка - теперь уже с помощью якоря. Но перенося якорь с носа на корму, поскользнулся на обледенелой палубе матрос-рулевой Тимофеев и вместе с якорем улетел за борт. На несколько минут забыты и буксир, и плавкран. Надо спасать человека. Когда же Тимофеева удастся вытащить на палубу, и он спускается в машинное отделение, чтобы переодеться и обогреться, «Сокол» опять пытается высвободиться из грунтовых объятий. Полчаса таких усилий - и теплоход, наконец, на свободе. Подходит к крану, берет его на буксир. Теперь - в обратный путь.

«Соколу» удастся проскочить проран, зато здесь крепко садится «Рижский». Пробка. Если не вытащить, засосет так, что через двое суток его уже никакими силами нельзя будет сдвинуть. Команду охватывает растерянность. Что делать? Помощи ждать неоткуда. Все суда уже на зимнем отстое. На плотине никто не работает. Праздник. Бросить на произвол судьбы? А кран? А проран? Нет, надо еще и еще пробовать вырваться. Дует сырой холодный ветер. Но жарко перебравше-

муся на кран механику «Сокола» Николаю Куликову. Он маневрирует буксирным тросом, зачаливая его то за один кнехт, то за другой. Таким образом они с Цветковым пытаются сдержать «Рижский» с мели.

И когда казалось, что уже иссякло всякое терпение и придется оставлять эту «пробку» в проране, чтобы вытаскивал ее кто-то другой, кран вдруг качнулся и сдвинулся с места. Победно загудел «Сокол». Теперь он уже точно доставит этот кран на место.

Об этом случае мне рассказал начальник производственного отдела Волгобалтстроя Николай Федорович Данилович. Рассказывал увлеченно, искренне восхищаясь мужеством этих троих.

Сорок лет назад мне и в голову не пришло проводить параллель между членами команды «Сокол» и самим рассказчиком. А сейчас, восстанавливая некоторые подробности того события, подумала: сколько же общего было между ними! Нет, не в образовании, не в исполняемой работе, не в возрасте. Они были похожи в своем отношении к делу. Так и захотелось подчеркнуть эти слова, чтобы вы, читатель, особо обратили на них внимание.

На Волго-Балт Николай Федорович прибыл с Волго-Дона в конце 1952 года. В его биографии была Великая Отечественная война, которую он, молодой инженер, выпускник Томского технологического института, прошел «от звонка до звонка», прошел в должности от командира взвода до помощника начальника штаба инженерных войск 31-й Армии. И видимо, смелым был командиром, коль грудь его украсили ордена «Красного Знамени», «Отечественной войны» первой и второй степени, многочисленные медали. Но я, много лет знавшая инженера Даниловича, никогда не видела на его полувоенном френче этих орденов, такова была скромность этого человека. Не знала и об ордене «Трудового Красного Знамени», которого он был удостоен за участие в строительстве Волго-Донского канала.

Был в его жизни и БАМ, которому он отдал 5 лет (с 1945-го по 1950-й).

Мы знали начальника производственно-технического, а когда отдел разделили, то производственного отдела Даниловича. Ну а в дни выборов - неизменного председателя участковой избирательной комиссии. По-военному всегда подтянутый, внешне спокойный, без суетливости делающий свое дело, он ничем не

выделялся в большой инженерной семье волгобалтстроевцев. А между тем, производственный отдел - это главный отдел, своего рода штаб любой стройки. Да еще, пожалуй, отдел материально-технического снабжения. В управлении Волгобалтстроя он был выделен в самостоятельную контору. А вспомнила я о ней потому, что упоминается она во многих изученных мною документах. И, как правило, в таком контексте: «Начальнику КМТС И.И. Броцману обеспечить...»

Далее следовал перечень, чем контора должна обеспечить тот или иной объект. А сколько критики, особенно в последние годы, звучало в адрес этой конторы. Сколько «молний» и «тревожных сигналов» было выпущено с такими словами: «Тов. Броцман! Вы сдерживаете работу...» То не было на объекте нужной марки цемента, то - нужного профиля арматуры, то других каких-то строительных материалов. А ответственность за это несли И.И. Броцман и его контора.

В связи с этим не могу не упомянуть один весьма характерный документ. Уже вот-вот окончание работ на всей трассе, а главный инженер управления Волгобалтстроя П.Д. Батунер пишет письмо начальнику «Главморречстроя» С.С. Демешеву, в котором сообщает, что на стройке не хватает цемента, необходимых марок арматуры, горючего. Но что делать главку, если фонды на эти материалы ему не выделило министерство, а министерству, соответственно - Госплан. Все. Дошли до самого верха. Апеллировать остается только в Верховный Совет или в ЦК партии. Но рабочих на строительной площадке не интересуют перекося в планировании, они знают только одного начальника конторы материально-технического снабжения Ивана Ивановича Броцмана, который не обеспечил их необходимым материалом. Но если ни Н.Ф. Даниловича, ни И.И. Броцмана за более чем десятилетие их работы не сменили, не перевели куда-то и не уволили, как это было со многими инженерно-техническими работниками, вплоть до начальников стройки, значит, при всех условиях делали они свое дело должным образом. И не случайно по окончании строительства, наряду с десятками передовых рабочих, мастеров, прорабов, государственными наградами были отмечены и эти двое.

А сколько таких неприметных, но добросовестных и самоотверженных тружеников осталось вообще в тени. Можно только сожалеть о том, что их имена останутся неизвестными потомкам.

А закончить это свое письмо к вам, мой читатель, я хочу совершенно неожиданным и для вас, и для меня самой очерком о... Впрочем, прочтите. Честное слово, явление примечательное в нашей тогдашней действительности...

Мне казалось, что я хорошо знаю этого человека. Мы встречались в котловане второго, а потом и третьего шлюза. Невысокого роста, худощавый. По характеру немногословный, с неторопливыми, на первый взгляд, даже вялыми движениями. Ничего броского, эффектного, а тем более героического.

И вдруг эта весть: «За выдающиеся производственные успехи, достигнутый при сооружении Волго-Балтийского водного пути имени В.И. Ленина Указом Президиума Верховного Совета СССР Ключеву Борису Павловичу присвоено звание Героя Социалистического труда...»

Герой...

Первая реакция - почему именно Ключеву, а не кому-то из механизаторов или шоферов, бригадиров бетонщиков или командиров земснарядов. Наконец, почему не последнему начальнику строительства А.С. Хмельницкому, своей энергией и волей вытянувшему стройку из хронического отставания и доведшего ее до успешного окончания?

Почему?

Но прошло время. И я возвращаюсь к биографии этого человека вновь и вновь. Перебираю в памяти все, что приходилось слышать о нем. Перечитываю короткие, сделанные когда-то наспех записи в блокноте. И все то, что тогда казалось обыденным (иначе и не могло быть!), повседневным, над чем мы ни разу в те дни не задумывались (нам просто недосуг было задумываться над значимостью того или иного поступка), виделось теперь по-другому, переоценивалось и переосмыслилось. И постепенно, страница за страницей, представляла передо мной биография человека, вся жизнь которого - это труд. Без пафоса, без громких лозунгов, а потому кажущийся даже неприметным труд.

... С высоты тридцать пятого этажа будущего Московского государственного университета на Ленинских горах видна вся Москва.

- Красотища-то какая, Борь, - уже в который раз восторженно восклицает паренек, жестом приглашая и своего напарника полюбоваться столицей.

Борис тоже смотрит вниз, но молчит.

- Ты что, Борька, такой кислый сегодня? Опять дом вспомнил? - допытывается товарищ, когда они снова принимаются за работу.

- А я о нем и не забываю никогда, - тихо отзывается Борис. Грустная улыбка скользит по его лицу и прячется где-то в глубине карих глаз.

О своем маленьком селе Сперово, затеряншемся в густых прионежских лесах, Борис Ключев не забывал ни во время учебы в Ленинградской школе ФЗО, куда он приехал в сорок пятом, ни во все последующие годы. Профессия монтажника-высотника вела его с одной стройки на другую. В Ленинграде он восстанавливал корпуса завода имени Кирова, на Урале возводил новые цеха, в Эстонии монтировал высочайшую в то время в нашей стране радиомачту.

Сколько интересных мест повидал, во скольких городах побывал, а Вологодчина, между тем, с каждым годом все настойчивее звала его назад.

Там, в селе, работала в колхозе его мать. Женщина, которую он привык уважать с самых детских лет. Отец погиб уже в первые дни войны, и все тяготы легли на ее плечи. Мать была для Бориса примером не только мужества и выносливости, но и примером доброты, душевной щедрости, самоотверженности. У нее он учился трудолюбию. Все годы войны, когда большинство колхозниц в зимнее время отправлялось на лесозаготовки, она всегда удерживала первенство среди рабочих лесосеки. Нелегко ей это давалось. Они, дети, видели, как по вечерам она буквально валилась с ног от усталости. А утром, уходя, как всегда предупреждала, что не уйдет с делянки, пока не разделает девять кубометров.

От матери у него и характер, который ребята еще в ФЗО прозвали «твердокаменным». В бригаде надолго запомнился один случай. Работали они тогда уже на восстановлении Кировского завода. Всех ребят бригадир брал с собой на высоту, и только его, Бориса Ключева, под любым предлогом оставлял на земле. Борис понимал: его жалеют, потому что он ростом самый маленький. Но как раз этой жалости он и не хотел принимать. Поэтому однажды сказал своему наставнику: «Если не возьмете наверх, уйду из бригады». Сказал по-обычному, тихо. Но было в его голосе что-то такое, что заставило ребят поверить: и впрямь уйдет. Бригадир с удивлением глянул на него, подумал: «С характером, шельмец. Значит, будет из него толк». Вслух только и сказал: «Ладно уж, идем».

С тех пор и мерял Борис шагами небо. Нравилась ему работа монтажника. Но чем старше он становился, тем все сильнее ощущал потребность время от времени поделиться с матерью своими думами, посоветоваться, а порой просто поговорить. Да и помочь ей не мешало бы. Старееет она. Силы уже не те.

Была еще одна причина, отчего ему так хотелось вернуться в родные края. В нескольких километрах от их села развевталась и набирала темпы большая стройка. С дому все чаще писали об этом. От Онежского озера через всю область проляжет новый водный путь. Правда, специалистов-высотников там не требуется. Но при желании он может овладеть любой другой профессией...

Вернулся Борис домой в 1955-м. Это было время, когда после консервации чуть-чуть затеплилась жизнь на первых двух гидроузлах.

Из отдела кадров его послали на второй шлюз. Однако то, что он увидел, вовсе не походило на какое-нибудь сооружение. Глубокий котлован был заполнен водой. Кое-где над ее мутной поверхностью возвышались серые глыбы бетона, ошетиившиеся ржавыми концами арматуры. Старший прораб шлюза Григорий Костин коротко спросил:

- Слесарным инструментом владеешь?

И получив утвердительный ответ, добавил:

- Тогда на водоотлив.

Такое начало несколько разочаровало Ключева. Нет, не такой он себе представлял работу на этой стройке. Еще там, в Москве, виделись ему гигантские механизмы, зарево электро-сварки и люди, почти потерявшиеся среди этих механизмов. А тут какие-то мутные лужи и насосы.

Но уже через несколько дней он убедился, что попал на самый боевой участок. Вода была здесь злейшим врагом строителей. Из-за воды стояли экскаваторы. Из-за воды не могли работать бетонщики. Сотни иглофильтров впились в грунт своими острыми жалами и круглые сутки всасывали в себя влагу. А она не убывала.

Бредя по колено в воде от одного мотора к другому, Ключев все думал над тем, какими средствами быстрее осушить котлован. Его никто на это не уполномачивал. Но так уж устроен этот человек: если кто-то рядом испытывает затруднение, ему обязательно надо помочь. А тут бетонщики просили дать им

хоть пятачок осушенного грунта в основании будущей головы шлюза, чтобы могли они, наконец, по их словам, «уцепиться за землю».

И предложил Борис реконструировать несколько иглофильтров, чтобы увеличить их мощность. Работать пришлось тут же, в воде. Трое суток он с группой мотористов не вылезал из котлована. А когда увидел, что бетонщики приняли первую машину с раствором, усталость взяла свое, и он прямо в дежурке уснул крепким спокойным сном.

Вскоре в котлован привезли фермы копра. Старший про-
раб позвал Ключева:

- Видел?

- Случалось, - улыбнулся Борис.

- Так может, поможешь ребятам смонтировать?

И Ключев остался среди закоперщиков. А вечерами теперь мать и жена видели его за книгой. Он готовился к экзамену. Однако самым сложным экзаменом для строителей была ... сама стройка. Она точно сквозь сито просеивала огромную людскую массу, оставляя только самых стойких.

Когда победили воду, строителям начали диктовать свои условия сроки. Достаточно сказать, что целый ряд объектов, таких, например, как шестой шлюз, надо было возвести в самые короткие сроки.

Борису Ключеву не довелось работать на шестом шлюзе, но в соревновании со временем и он принимал участие. В моем блокноте тех дней есть одна короткая и мало понятная непосвященному запись: «Второй шлюз. Сваи. Три дня».

Было это уже незадолго до пуска первых гидроузлов. Приехал на строительство начальник главка «Морречстрой». Долго ходил по объектам, беседовал с рабочими, присматривался. Дошла очередь и до бригады Ключева, которая была в это время сваи на верхнем причале второго шлюза. Бросилось в глаза, что работает бригада без обычной для таких условий деревянной эстакады.

- Экономим время, - объяснил бригадир. - Немного неудобно, зато быстро.

- Сколько же вам еще потребуется времени, чтобы закончить здесь работу? - поинтересовался гость.

Ключев ответил не сразу. Внимательно посмотрел туда, где не переставая громыхал копер, потом на сваи, внушитель-

ным штабелем возвышавшиеся тут же, и только после этого сообщил:

- Три дня.

Начальник главка был человеком уже не молодым, многоопытным. Немало строек провел он за свою жизнь. Сам не раз помогал передовикам ставить рекорды. А словам Ключева не поверил. Через три дня, когда работа действительно была закончена, он так и сказал:

- Я не верил, что такой объем можно выполнить за три дня.

Они выполнили. И еще много раз потом выполняли вот так же, казалось бы, невыполнимое.

Когда все копровые работы на шестом шлюзе были завершены, бригаду перебросили на третий. Вот здесь Ключев по вечерам снова засел за учебники. На стройке не хватало крановщиков, и всем желающим было предложено без отрыва от производства освоить еще одну профессию. В начале 1963 года, сдав экзамены и получив права, Борис Павлович пересел на кран.

Работа крановщика неприметна. У бетонщиков, каменщиков, монтажников есть установленные нормы. Их можно перевыполнять. И на третьем шлюзе люди перевыполняли их. У крановщика нормы нет. Он только обслуживает всех этих бетонщиков, каменщиков, монтажников. Но именно от него зависит, сумеют ли они сделать свою норму и даже перевыполнить ее. От его опыта, ловкости, умения рассчитать каждое движение стрелы, зависит точность подачи многотонных деталей, или как на шлюзе их называют - закладных частей. Точность эта определялась миллиметрами. И не было случая, чтобы какую-то деталь пришлось вторично подгонять на отведенное ей место. Среди крановщиков Ключев слыл подлинным виртуозом.

Можно смело говорить, что все оборудование третьего шлюза собрано руками Ключева. Это будет верно и в прямом, и в переносном смысле. Когда монтировали его, краном подавал, а потом, когда шлюз уже пустили, остался здесь механиком, чтобы самому смотреть за этими машинами. И тут снова сказался его беспокойный характер. Для начала попросил командировку на Волго-Донской канал, чтобы посмотреть, как там эксплуатируются подобные сооружения. Вернулся и завел разговор о том, что вот лучше было бы удлинить цепи, тогда из башни не будет видно противовесов. Для эксплуатации это,

конечно, никакого значения иметь не будет, а вот эстетика...

Решающий голос Клочева прозвучал и тогда, когда думали над тем, как поднять створки ворот. Обычно эти работы выполняет специальная бригада монтажников. Но поди ж, дозовись их, когда бригада одна, а объектов - больше десяти. А время не ждет, к навигации надо подготовиться вовремя. Решили поднимать створки своими силами. Вот тут и пригодился опыт Клочева. К навигации все было готово.

Своими силами смонтировали и водопровод для полива зеленых насаждений вокруг шлюза.

И еще один пример, весьма красноречиво характеризующий Клочева, мне хотелось бы привести. Его, старшего механика шлюза, речники дважды избирали депутатом Областного совета. Так вот, пообещал Борис Павлович своим избирателям в селе Девятины, что Новый, 1970 год они будут встречать в новом здании Дома культуры. Пообещать-то пообещал, а вот сантехников для монтажа всех необходимых коммуникаций не оказалось. Тогда Клочев, не долго раздумывая, в период своего отпуска с группой таких же энтузиастов-отпускников сам смонтировал все необходимое... Пример, я думаю, достоин того, чтобы над ним поразмышлять и сегодня...

Ну, а что касается звания Героя... Оно же присваивается за успехи, достигнутые в труде. Значит, все правильно, потому что труд Клочева был всегда направлен не только на личные успехи, а на то, чтобы он приносил успехи другим. Написала - был, потому что Борис Павлович давно уже на заслуженном отдыхе. Воистину - заслуженном...

Письмо семнадцатое

Энергия Шексны

Более двух лет прошло с тех пор, как я последний раз была на Череповецком гидроузле. И вот снова здесь. Да не одна. Со мной будущая журналистка - студентка Ленинградского университета Юлия Вишневская. У нас в газете она на практике.

Это восемнадцатилетнее существо смотрит на мир широко распахнутыми любопытствующими глазами. Дитя мегаполиса, она далее пригородной станции Всеволжской (к бабушке - на дачу)

никуда не выезжала. Первый раз вдаль от дома. А тут узнает, что я еду на какую-то таинственную электростанцию. Просит: «Возьмите с собой!»

Мне-то что, поехали. Только как с тобой, Юленька, быть там, на станции? Все объекты на Волго-Балте уже под охраной. У меня командировка плюс редакционное удостоверение. Пропуск обеспечен. По студенческому билету вряд ли пропустят.

Но как же хочется побывать там! Идет к редактору, слезно просит дать и ей командировку на один день в Шексну. На оплату не претендует, пусть эту бумагу нигде не регистрируют. Когда вернется, отдаст ему, он сам сможет изорвать ее в клочья.

Редактор - человек уже не молодой, добрый по натуре, хоть и со взрывным характером, смотрит на Юльку и что-то решает. Наконец, говорит:

- Обманывать никого не будем. Пусть тебе выпишут командировочное удостоверение по всем правилам. Чтобы отчитаться, напишешь какую-нибудь зарисовочку оттуда. Тамара Осиповна подскажет...

Минут через двадцать Юлька влетает в кабинет и с возгласом: «Еду!» - показывает командировку...

Все крупные строительные работы на гидроузле давно уже завершены, но 419-е управление существует: оставшийся небольшой коллектив ведет в здании ГЭС внутренние отделочные работы, а еще - строительство жилья для эксплуатационников. Все временки, в которых жили строители, подлежат сносу...

За два года здесь произошли и существенные кадровые изменения. Начальствует теперь бывший главный инженер Н.Д. Пехов, а главным инженером стал Ленья Суслов. Хоть мы и хорошо знакомы с ним еще с шестьдесят второго года, называть его Ленией сейчас вроде неудобно, а Леонидом Семеновичем - как-то не получается. Не называю его никак и радуюсь тому, что проводить нас на станцию готов сам Николай Данилович.

Каждый, кто впервые вступает на территорию Череповецкой гидростанции, сначала растерянно пожимает плечами, дескать, о какой станции идет речь? Ведь кроме нескольких железобетонных опор, возвышающихся над водой, да прочно покоящегося на них огромного козлового крана грузоподъемностью более двухсот тонн, здесь ничего нет. И Юлькино удив-

ленное: «А где же станция?» - не было в этом смысле исключением.

- Она полностью под водой, - улыбается уже привыкший к такой реакции посетителей Николай Данилович. - Вот под этими самыми волнами. В этом и заключается одна из главных ее особенностей.

Далее следует подробнейший рассказ об этих конструктивных особенностях. Рассказ этот - в основном для Юльки, потому что я об этом знаю. И вам, читатель, я о них уже рассказывала.

В ожидании, пока можно будет спуститься под воду, я смотрю на реку. Акваторию справа рекой уже не назовешь. Водохранилище раскинулось вширь на многие километры. Ветер гонит настоящую морскую волну. Водный поток, зажатый бетонными стенами подводящего канала, переливается через водосливную плиту и с шумом срывается с шестиметровой высоты. Его тоже берут в свои бетонные объятия берега уже отводящего канала. Немного подальше поток успокаивается. Река, словно смирившись со своей участью, лениво несет свои воды дальше, чтобы через полсотни верст пополнить собою другое водохранилище - Рыбинское.

- Сейчас коллектив гидроузла, - доносится до меня голос Пехова, и я начинаю прислушиваться, - переживает опять напряженное время: готовится к пуску первый агрегат станции.

- Вместе с нашими бригадами, - продолжает Пехов, - отделку здания ведут московские метростроевцы.

- Опять метростроевцы! - невольно вырвалось у меня, и Николай Данилович понимающе кивает: весной шестьдесят третьего метростроевцы помогали возить песок в тело Шекснинской плотины.

- Что делать, - говорит Пехов, - для работы с глазурованной плиткой у нас специалистов нет. А метростроевцы не только свои станции, но и здания Волгоградской и Куйбышевской ГЭС отделывали.

Москвичи спешат: до пуска первого агрегата все помещения должны быть готовы.

Москвичам можно и нужно спешить. Ленинградцам - небольшому коллективу монтажников - это категорически противопоказано.

Чтобы познакомиться с ними и увидеть их работу, Нико-

лай Данилович предлагает нам по бетонной лестнице, встроенной в специальный шахтный колодец, спуститься под волны Шексны.

Сквозь толщу водосливной плиты, которая здесь является потолком, доносится глухой шум воды. Просторный светлый зал. Правда, никаких машин, моторов или иных агрегатов здесь нет. Это пульт управления. Десятки больших и маленьких приборов, кнопок, сигналов. С их помощью один человек будет управлять всеми четырьмя агрегатами станции.

Все это объясняет нам уже старший прораб монтажников Евгений Дмитриевич Косарев. Тут он - главный хозяин, и Пехов, передав нас ему, незаметно исчезает.

Осматриваем и соседнее помещение. Там компрессоры, какие-то масляные котлы, сложное кабельное хозяйство - все, без чего невозможна нормальная работа турбин.

- А где же...

- Сама турбина? - подхватывает мой вопрос Евгений Дмитриевич. - Она еще ниже, в самом сердце станции.

Теперь мы спускаемся по узкому, абсолютно вертикальному металлическому трапу и попадаем прямо в капсулу. Здесь тихо и очень-очень тесно.

- Вот в этом главная сложность и трудность наша, - говорит прораб. - Работать в капсуле могут одновременно только три-четыре человека. Доступ к механизмам и отдельным узлам настолько стеснен, что всякая ошибка, влекущая за собой демонтаж и повторную сборку, занимает много времени. А у нас его в запасе нет, поэтому работа требует от людей предельного внимания и точности.

Трудность монтажников усугубляется еще и тем, что люди выполняют эти работы впервые. Такие агрегаты впервые сконструированы, впервые устанавливаются. И опыт есть у людей: на Братской ГЭС работали, на Днепропетровской и Беломорской агрегаты монтировали, а здесь чувствуют себя сущими новичками.

- До сих пор все турбины, изготовленные как у нас, так и за рубежом, - продолжает Евгений Дмитриевич, - имели воздушное охлаждение. Здесь устанавливаем турбины с водяным. Но бригада Каплуна уже справилась с монтажом всей системы охлаждения. Бригада Чиркина в ближайшие дни должна завершить монтаж подшипника. У Чиркина - отличный помощник из местных - Володя Орлов.

- Бывший экскаваторщик, что ли?
- Кажется, так. Что из бывших строителей - точно.

Когда поднимемся наверх, встретившийся главный механик управления Савин Григорьевич Тюрмаков дополнит:

- На стройку Владимир пришел слесарем. Но хотелось парню не ремонтировать, а самому управлять этими механизмами. Работал и учился на курсах экскаваторщиков. Потом готовил котлован под станцию, примыкающие к ней подводящий и отводящий каналы. Характер у Володи неумный, решил во что бы то ни стало увидеть станцию в действии. Потому, когда на гидроузле закончились все земляные работы, попросил направить к монтажникам.

- Вот тебе, Юленька, и сюжет для зарисовки, - скажу я...

Но пока мы слушаем Евгения Дмитриевича Косарева.

- Из нашей группы я хочу особо выделить двоих, - говорит он. - Это электросварщики Александр Басов и Юзеф Василяускас. Без них даже самые опытные наши специалисты ничего не смогли бы сделать. Они не просто должны сваривать отдельные детали. Они должны гарантировать нам отличное качество работы. А каково тут работать, сами видите. Только высочайшая квалификация да ответственность позволяют этим двоим справиться с нелегким делом...

Мы покидаем капсулу и поднимаемся наверх. Рядом шумит Шексна. Под ее волнами люди продолжают работать. А нам пора на железнодорожную станцию к пригородному поезду...

Пройдя с километр, останавливаемся и оглядываемся. Только высокие металлические опоры линии передач, широко шагнущие через реку, да трансформаторная площадка, взгромоздившаяся над самой водосливной плитой, свидетельствуют о том, что где-то здесь существует электростанция. Ну, а знающим ее место указывает козловый кран, стоящий на железобетонных стенах-опорах.

Этот кран напомнил мне одно, не столь уж и выдающееся, но весьма характерное событие, происшедшее на ГЭС в марте шестьдесят третьего года.

Пока мы идем к станции (а еще не менее получаса топтать), я успеваю рассказать о нем своей спутнице.

... Поскольку все на этой станции уникальное и эксклюзивное, то и кран для подъема и спуска металлических затво-

ров тоже создавался впервые. Весной шестьдесят третьего года затворы уже предстоит опускать, а крана нет. Его изготовление затянулось на каком-то сибирском машиностроительном заводе. Из-за этого срывать пуск гидроузла? Да кто ж это позволит?.. Нужно искать выход на месте. Пораскинули мозгами инженеры управления, призвали на совет монтажников. Вместе и решили: пока нет козлового крана, установить на стенах-опорах пару дерриков. Это дополнительные затраты времени, средств, человеческих сил. Но что делать?..

Один подняли благополучно. К подъему второго тоже готовились долго и тщательно. Уже соседний кран держал на весу сорокавосемиметровую мачту своего собрата. Уже толстый стальной канат взметнулся от нее к стреле поднимающего и пройдя сложную систему полиспастов, перекинулся через здание ГЭС к двум тракторам, которые по первой команде готовы были начать подъем, а бригадир монтажников А.П. Кутейников все медлил с командой, требуя, чтобы проверили то одно, то другое.

- Только время тянет, - ворчали нетерпеливые.

Но Алексей Павлович не спешил. На его счету это был уже тридцать шестой кран. Но в таких условиях - только второй. Тут нужна осторожность и только осторожность.

Несмотря на все предостережения, неприятность все же подстерегала монтажников там, где они меньше всего ее ждали. Когда поднимаемая мачта была уже почти в вертикальном положении, тракторы вдруг остановились.

- Где-то трос заело, - перекрывая шум моторов, крикнул один из трактористов.

Проверили. Оказалось, соскочил трос с блока стрелы второго деррика. Алексей Павлович посмотрел вверх: высота 65 метров. На ветру и двадцатиградусном морозе лезть туда - дело не только неприятное, но и опасное. Но другого выхода нет.

Поднимались вчетвером. Вслед за бригадиром шли Виктор Максимов, Александр Капралов и Юрий Вересов.

Ветер точно ждал, пока эти четверо оторвутся от земли. Он раскачивал их там, грозя каждую секунду сбросить вниз. Приходилось крепче хвататься за металл, отчего еще больше мерзли руки.

За работой четверки внимательно следили оставшиеся внизу. Казалось, что они уже целую вечность там, наверху. Все мысленно потирали их.

Когда трос был водворен на место, и четверка спустилась вниз, бригадир посмотрел на часы. Вся операция заняла двадцать минут. А можно было сказать и так: прошло целых двадцать минут!

Мачта была поставлена. Закреплены все растяжки или, как их называют монтажники, вантины. Скоро деррикам включаться в работу. Им предстоит участвовать и в монтаже того самого козлового крана, которого пока еще нет на строительной площадке...

После этой поездки на гидроузел я чуть ли не через день звонила в Шексну, задавая один и тот же вопрос: «Когда пуск первой турбины?» Ответы звучали весьма неопределенные. И только 13 ноября, наконец, услышала: «Приезжайте!»

14 ноября я снова в Шексне. На этот раз вместе с коллегой - фотокорром газеты А.В. Жидковым.

Спускаемся в машинный зал. До пуска осталось несколько минут. Несмотря на воскресный день, немногочисленные помещения станции заполнены строителями, монтажниками и теми, кто сегодня уже заступает на свою первую вахту. Их называют эксплуатационниками.

Это, конечно, не то многолюдье, которое наблюдалось осенью шестьдесят второго во время перекрытия реки, и в июне шестьдесят третьего, когда пускали гидроузел. Там соби-
рались тысячи людей. Здесь едва насчитывается сотня. Да больше и не вместило бы это небольшое здание под водой.

В помещениях сравнительно тихо: все в ожидании той минуты, когда прозвучит команда и дежурный инженер Владимир Андреевич Миронов повернет ключ. Не рубильник, нет (он уже ушел в прошлое), а именно маленький черный ключ на пульте автоматического управления.

Среди собравшихся вижу знакомые лица. Экскаваторщики Николай Зелянин и Анатолий Голубев работали на гидроузле чуть ли не с самого его начала. Они помнят те дни, когда в котловане ГЭС укладывались первые кубометры бетона. Их личный труд тоже есть в этом сооружении. Экскаватор Зелянина готовил котлован станции. А Голубев работал в экипаже трехкубового экскаватора Ткачука в Иванцевском карьере. Тысячи кубометров песка погрузил этот экипаж для отсыпки плотины. Когда закончились строительные работы, оба механизатора заявили, что остаются на станции. Их отправили на учебу. Незадолго до пуска они вернулись уже машинистами турбин.

- Внимание! Пуск!

Это голос главного инженера станции Анатолия Николаевича Анчукова.

В следующую секунду в тишину зала врывается мощный гул механизмов. Но человеческие эмоции не заглушить никаким гулом.

- Пошел! Ток пошел!

- Вот она, энергия Шексны!

Перед щитом защиты и автоматики генератора - группа инженеров-наладчиков из Ленгидропроекта. Они внимательно следят за работой приборов. Руководитель группы - И.Ф. Корхов. Ему еще и тридцати нет, а в послужном списке - Бухтарминская, Мамаканская, Кумская, Йовская, Воткинская и еще несколько станций, где он, молодой энергетик, участвовал в наладке оборудования.

Рядом с наладчиками - убежденный сединой Владимир Федорович Габанов. Пожалуй, он волнуется больше всех здесь собравшихся. Экзамен держит турбина - детище коллектива Ленинградского металлического завода. А Габанов представляет здесь его коллектив.

Не могу не воспользоваться возможностью задать ему несколько вопросов.

- Трудности? - переспрашивает он. - Все новое всегда дается нелегко. Такую турбину мы строили впервые.

- А вообще, - замечает Владимир Федорович, - турбину создавали не только мы. О заводе «Электросила» слышали?

- Конечно, конечно...

- Так вот, «Электросила» и еще двадцать два предприятия страны участвовали в ее создании. Так что смело можете писать: эту турбину строила вся страна. Преувеличения не будет.

Вся страна... Эти два слова можно было и раньше часто слышать на трассе канала. Не случайно Волго-Балт называли всенародной стройкой...

Машинный зал постепенно пустеет. Остаются только те, кто несколько минут назад заступил на свою первую смену на уже действующей станции. Это главный инженер А.Н. Анчуков, начальник ГЭС Э.В. Гранковский, дежурные машинисты и инженеры. Этой минуты ждал мой коллега фотокорр А.В. Жидков. Теперь он спокойно может сделать снимки...

Мне здесь больше делать нечего. Я еще раз внимательно оглядываюсь по сторонам, прислушиваюсь к монотонному гуде-

нию агрегата, чтобы запомнить все это навсегда. Вполне вероятно, что уже никогда больше не доведется мне побывать здесь.

Бежит по проводам ток. Бежит в направлении Череповца и Вологды и дальше, вливаясь в кольцо единой Ярославской энергетической системы...

Письмо восемнадцатое

Так нужен ли Волго-Балт?

Этого письма, последнего к вам, мой читатель, могло и не быть. Свою задачу - рассказать об истории Волго-Балта, о тех, кто его строил - я выполнила в предыдущих письмах. И на этом можно было бы поставить точку, если б не одна статья, случайно попавшая мне в руки. Написана она была два года спустя после пуска канала в эксплуатацию, но я увидела ее уже в сборнике, изданном в 1986 году. Автор сборника и той конкретной статьи «На Волго-Балтийском канале» - советский публицист Олег Волков. Побывав в 1966 году на Волго-Балте, он пытается своей статьей доказать, что этот водный путь, только-только построенный, уже устарел.

«Шлюзование в камерах, - утверждает О. Волков, - хотя бы и осуществляемое одним человеком при помощи кнопок на пульте управления, представляет процедуру, уже не вписывающуюся в ритм современной жизни и не удовлетворяющую нынешним требованиям».

Вот так! Не вписался Волго-Балт в современную жизнь. На корню, то бишь - еще в проекте устарел. А коль так, то и строить его было незачем. Это - лейтмотив статьи, хоть и не высказанный открыто. На чем основанный? На убеждении автора, что в ближайшем будущем основным средством грузового транспорта будут «гигантские геликоптеры», которые «возьмут за ушки деликатно цистерну с нефтью в Баку», поднимут и плавно опустят «где-нибудь на площадку завода в Петрозаводске».

Не знаю, дожил ли автор до наших дней. Уже в те годы он был человеком солидного возраста. Но мы-то с вами знаем, читатель, что и сегодня, в наступившем двадцать первом веке «гигантские геликоптеры» существуют пока только в воображении фантастов, а нефть как возили в специальных танкерах и цистернах, так и возят, ну еще по трубам транспортируют.

Какое подспудное чутье подсказывало мне уже в шестидесятые годы необходимость пополнять свои «волгобалтовские» папки материалами об эксплуатации канала, не знаю. Но теперь, пытаюсь ответить на вопрос: «Так нужен ли был Волго-Балт?» - я перебираю материалы одной из этих папок.

Вот самая ранняя информация. Она датирована сентябрем 1964 года. Всего пятнадцать газетных строк. Потому позволю себе привести их полностью.

«Ленинград. У причала мельничного комбината имени С.М. Кирова стал под разгрузку теплоход «Азов». Он доставил в город на Неве 2100 тонн зерна нового урожая из Ростовской области. С самого начала судоходства по Волго-Балту перевозки хлеба из южных районов страны в Ленинград увеличились по сравнению с прошлым годом почти в десять раз».

А теперь вспомним, что заставляло Петра Первого искать наиболее удобный водный путь, соединяющий Балтику с Волгой? Необходимость увеличить подвоз хлеба в растущую северную столицу. Прошло около трех веков, а задача все та же - обеспечить население Петербурга хлебом, который приходится завозить из тех же южных, поволжских областей страны.

Чтобы не утомлять вас, читатель, напоследок, я буду отбирать информацию наиболее емкую и любопытную. Вот как эта, например. Август 1967 года. В один из дней внимание всех находившихся на берегу и у шлюзов людей привлек караван морских рыболовных морозильных траулеров.

У волгобалтовских шлюзов - морские суда? Каким ветром их сюда занесло?.. С Волги?.. Так. На корме каждого - черным по белому: Петропавловск-на-Камчатке. Это их порт приписки. Как же они туда попадут?

Оказывается, Северным морским путем.

Время донесло до нас из пятнадцатого века путевые заметки тверского купца Афанасия Никитина «Хождение за три моря». А тут сколько? Взглянем на карту. Аж целых семь: Белое, Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово. Специалисты, тем не менее, утверждают, что этот путь был для траулеров все-таки короче любого другого.

Морские траулеры, прошедшие через волгобалтовские шлюзы, были не единственными и даже не первыми такими судами на этой трассе. К шестидесят восьмому году стали уже постоянными линия (море-река-море) Ноушевр, Пехлеви (Иран) -

Копенгаген, Щецин, Росток (Балтика) и линии (река-море) Череповец - Данциг, Щецин, Росток; Череповец - Хельсинки, Астрахань - Хельсинки.

Ну, да бог с ними, с этими первыми годами после пуска! Это было еще время эйфории по поводу начала функционирования столь долгожданного канала. Ее всячески поддерживали и даже раздували журналисты. Это было время бесконечных экспериментов.

А как дела на Волго-Балте спустя, скажем, двадцать лет после пуска?

Двадцать лет спустя - это 1984 год. Довелось мне той весной побывать в Вытегорском районе. Командировка по делам сельскохозяйственным: весенний сев, начало пастбищного содержания скота. Но могу ли я, будучи в Вытегре, не заглянуть хоть на несколько часов на Волго-Балт?

При всей напряженности командировочного рабочего дня эти несколько часов выкраиваю и спешу на первый шлюз. За пультом управления - А.А. Горева. К ней - никаких вопросов. Ее нельзя отвлекать. Я только слушаю, наблюдаю, кое-что записываю...

- «Комсомолец Дона» - первому шлюзу... - Анетта Александровна говорит так тихо, что даже рядом ее почти не слышно. Но она знает, там, за пределами этой светлой комнаты, голос ее, многократно усиленный радиоаппаратурой, звучит твердо и уверенно. Всего несколько секунд - радиоволны доносят ответный голос капитана теплохода «Комсомолец Дона». Горева сообщает, что судно будет шлюзоваться одновременно с танкером «Волгонефть», который уже входит в камеру.

Путь танкера-пятитысячника - в Бремен (ФРГ). «Комсомолец Дона» несет в своих трюмах 2700 тонн шихты для металлургов Германской Демократической Республики*. А на подходе к нижнему бьефу шлюза - «Волго-Балт 172», на борту которого около трех тысяч тонн медвежьегорской руды.

С Онежского озера теплоход «Беломорский-30» просит разрешения на вход в канал. Загрузившись лесом на рейде Белозерского леспромпхоза, он возьмет курс на Финляндию...

Итак, за несколько минут пребывания на шлюзе я увидела сразу три теплохода, а четвертый услышала с одиннадцатикилометрового расстояния.

*Тогда это были еще два разных немецких государства.

Двадцать лет назад, когда по всей трассе Волго-Балта пошли крупнотоннажные суда, Вытегру с легкой руки журналистов окрестили портом пяти морей. Думаю, для Вытегорского порта - громковато. Не те масштабы. А вот то, что здесь, у первого шлюза, сходятся пути кораблей, следующих в порты Каспийского и Азовского, Черного и Балтийского, Северного и Белого морей, бесспорно. Впервые в истории внутреннего судоходства по рекам идут и морские суда, перевозя без перевалки на огромные расстояния экспортно-импортные грузы.

А сколько их вообще перевезено за два десятилетия?

Этот мой вопрос - начальнику Вытегорского района гидросооружений Н.В. Быкадорову. Но Николай Владимирович счел себя неправомочным отвечать за весь водный путь и тут же вызвал Ленинград, успев меня предупредить, что на проводе начальник управления Волго-Балтийского водного пути Ключев.

Телефонное интервью не может быть долгим. И тем не менее Вадим Владимирович успевает сообщить, что за два десятилетия перевезено по всей трассе 255 миллионов тонн грузов. Проектный уровень канала - 15,4 миллиона тонн за навигацию - был перекрыт уже в 1978 году. Перевозки ежегодно возрастают. В восемьдесят третьем они достигли 21 миллиона тонн. Если сравнивать с первой волгобалтовской навигацией, то это в семь раз больше. Средства, вложенные в строительство канала, окупились уже несколько раз. Достигнуто это, во-первых, за счет продления сроков навигации, во-вторых, за счет создания более комфортных условий для плавания пятитысячников...

- А подробнее обо всем, - заканчивает свое короткое интервью В.В. Ключев, - вам расскажет на месте начальник района гидросооружений.

- Как видите, Николай Владимирович, - смеюсь я, - стрелка все равно на вас переведена. Так что рассказывайте, какие-такие «комфортные» условия вы тут для пятитысячников создавали.

Излагать подробно, со всеми техническими выкладками, как это сделал тогда Николай Владимирович, я не стану. В моем пересказе это будет так.

Когда создавался последний проект канала, основным грузовым судном у речников был теплоход типа «Волго-Балт». Его трюмы рассчитаны на 2700 тонн. Но пока канал строился, су-

достроение преподнесло пятитысячники. Естественно, габариты их значительно больше, особенно по длине. Чтобы эти великаны нормально чувствовали себя в плавании, пришлось речникам до 80 метров расширять судовой ход, глубины повсеместно довести до четырех метров. В некоторых местах спрямили русло, за счет этого увеличился радиус поворотов. Это очень важно опять-таки для пятитысячников.

У первого, третьего и шестого шлюзов построили новые причалы. К бетонным опорам, или как их называют речники, к бычкам, построенным в расчете на «Волго-Балты», большегрузные швартоваться не могли. Пришлось возводить монолитную стенку. Все это обеспечило пятитысячникам безопасные условия плавания.

В общем, этот самый совершенный по тем временам канал, с первых же лет эксплуатации речники начали совершенствовать (да простится мне этот каламбур).

А как удалось продлить сроки навигации?

Зная необычную манеру моего собеседника отвечать на вопросы (а знакомы мы были с Николаем Владимировичем со времен строительства канала), я ничуть не удивилась, услышав почти фантастическое: «А мы выгоняем лед из камеры шлюза...» Хитровато взглянув на меня из-под толстых стекол очков и прочитав, видимо, на моей физиономии некоторое замешательство, он, довольный произведенным эффектом, добавил: «Сжатым воздухом». И начал подробно объяснять, как это делается.

Честно говоря, я не очень разобралась в технических деталях. И мои мысли потекли в другом направлении: сколько же энергии, времени, терпения и сил понадобилось людям для того, чтобы найти способ, как это сделать. Аналога в гидротехнике не было. Те небольшие майнообразователи, которыми пользовались гидромеханизаторы на земснарядах во время строительства канала, в счет не шли - слишком уж мала была их мощность. Никакого научно обоснованного проекта тоже не существовало. Выход искали на месте, опытным путем. Провели несколько экспериментов...

Результатом их явились построенные на всех шлюзах компрессорно-ресиверные станции. Электрики разработали схему централизованного управления (с диспетчерского пульта управления шлюзом) всем оборудованием, позволяющим продлить навига-

цию. Был найден и способ обогрева шлюзовых ворот. Ну, а для борьбы со льдом в канале существуют ледоколы...

Сейчас, перечитывая эти записи, я снова мысленно возвращаюсь к статье О. Волкова. Одним из доводов автора против Волго-Балта были как раз сроки навигации, дескать, северные каналы не экономичны еще и потому, что эксплуатировать их можно всего несколько месяцев в году. Интересно, какова была его реакция, если бы он узнал, что навигация на Волго-Балте начинается в марте, а заканчивается в декабре?

И чтобы больше не возвращаться к этой статье, позволю себе по ее поводу еще несколько строк.

При виде разлившегося водохранилища у автора буквально стон из груди: сколько затоплено лугов и пашни! В сегодняшний день бы очеркиста, в наш, 2004-й год. Сколько пашни поглотил Волго-Балт, автор не указывает. По-видимому, этой цифры у него не было. Нет ее и у меня. Зато у меня есть другая, абсолютно точная цифра: за последние двенадцать лет, согласно статистическим данным, пахотные земли в области сократились на 33 тысячи гектаров. Куда они могли подеваться? Какая-то тысяча-другая отошли под дачи и строительство коттеджей. Остальные просто заброшены. Их некому и нечем обрабатывать. Они зарастают мелколесьем, заболачиваются.

Волго-Балт, поглотив земли, хоть пользу приносит и сегодня, сорок лет спустя после пуска. Может быть, не столь весомую, как в восьмидесятые годы, но это уже не его вина.

Чтобы воочию убедиться, как идут дела на Волго-Балте сейчас, и ответить прежде всего себе самой на вопрос: «Нужен ли сегодня Волго-Балт?» - я минувшим летом (2003-го) отправилась в Вытегру. На этот раз беседовала с готовившимся к уходу на пенсию начальником Вытегорского района гидросооружений и судоходства (к прежнему названию еще словечко добавилось) Р. П. Порожским.

Вся трудовая биография этого человека связана с Волго-Балтом. Как получил в 1954 году аттестат зрелости, пришел в изыскательскую партию Вытегорского технического участка. Не прерывая работы, и речное училище кончил, и Ленинградский институт водного транспорта тоже. Все сооружения «изнутри» знает, потому что и начальником шлюза был, и главным инженером района тринадцать лет отработал, а с 1985-го, то бишь почти два десятка лет - в кресле начальника. И видимо, за эти

годы все-таки не успел «прирасти» к креслу, а все больше на объектах находился, поскольку более высокое начальство не сменило своего подчиненного на Вытегорском участке. А с возрастом не поспоришь. Весной нынешнего (2004-го) года позвонили мне из Вытегры и сообщили: ушел Рудольф Павлович на заслуженный отдых.

Вот его-то я и спросила во время нашей беседы: «Нужен ли в сегодняшних условиях Волго-Балт?»

В ответ Рудольф Павлович назвал цифры, а выводы, дескать, делайте сами.

Очень трудным для Волго-Балта был 1996 год. Мой собеседник назвал его «провальным». Всего 6,5 миллиона тонн грузов прошло по каналу в тот год. И это притом, что были уже навигации, когда и по 25 миллионов тонн пропускали.

Однако уже со следующего, 1997 года, начался рост перевозок. В том году скачок был на тридцать процентов, а в последующие - на 8 - 10 процентов ежегодно.

Что в трюмах судов? Примерно половину грузопотока составляют нефтепродукты. Около сорока процентов - металл, лес, минеральные удобрения, то есть продукция, производимая в нашей области. Транзит - это нефть, нефтепродукты и... туристы. И этот поток все возрастает. Только за два месяца навигации 2003 года по каналу прошло 234 туристических теплохода. Получается в среднем - четыре в день.

А грузовых теплоходов идет такое количество, что шлюзы не управляются с их пропуском. На специальном рейде даже очередь выстраивается в ожидании входа в шлюзованную часть канала. Количество грузов, проводимых по системе, не адекватно грузоподъемности проходящих по каналу судов. Дело в том, что грузопоток идет только в одном направлении - на запад или на север. Обратное абсолютное большинство судов возвращается порожняком. Вот и получается, что судов проходит по каналу даже больше, чем в былые времена.

Давно уже назрела необходимость в строительстве параллельной нитки шлюзов. И проект уже был на них. Но построить удалось только один - 8-й, на Шексне, рядом с седьмым. С девяностого года - в действии. На остальные пока денег нет.

Вот и ответьте себе сами, уважаемый читатель, нужен ли сегодня Волго-Балт?

В завершение нашей небольшой экскурсии по некоторым

объектам канала, во время которой мы и вели беседу, Рудольф Павлович показал мне на берегу Вытегорского водохранилища, где в скором времени встанет на понтонном постаменте необычный памятник - подводная лодка Б-440.

Предвижу ваше искреннее недоумение, дескать, какое отношение имеет Волго-Балт к подводным лодкам? Никаких военно-морских баз и на сотни верст окрест Вытегры никогда не было и нет. Если в годы войны и существовала Онежская военная флотилия, так состояла она из кананерских лодок, броне- и сторожевых катеров и тральщиков. Глубины Онежского озера, а тем более Волго-Балта - не для подводных лодок.

И все же...

Во всем мире люди ставят памятники своим выдающимся землякам. И памятники эти бывают разные. Вытегре сам бог велел увековечить память своего земляка инженера контр-адмирала М.А. Рудницкого именно подводной лодкой. Ведь он был одним из создателей крейсерской субмарины типа К, которую в годы войны моряки любовно называли «Катюшей». (Не путать с гвардейскими реактивными минометами, которые фронтовики тоже называли «Катюшами»).

Литературы о нашем знаменитом земляке, уроженце Вытегры до обидного мало. Не покривлю душой, если скажу, что ее практически нет. Даже в военной энциклопедии его имя не упоминается. Видимо, в то время оно было еще засекречено. Поэтому тех, у кого возникнет желание узнать о М.А. Рудницком чуть-чуть больше того, что написано здесь, я адресую к нескольким страничкам книги Н.В. Скрицкого «Самые знаменитые кораблестроители», вышедшей в 2002 году. Я же приведу здесь еще несколько строк из газеты «Правда» за 10 мая 1942 года. Естественно, эти строки не о Рудницком, а о боевых действиях созданной им и его конструкторским бюро крейсерской лодки К-3.

«Разве не является образцом изумительной отваги артиллерийский бой подводной лодки под командованием т. Гаджиева с кораблями охраны? Потопив транспорт, подводная лодка всплыла в надводное положение и вступила в бой со сторожевыми кораблями и двумя катерами-охотниками. Это первый случай в истории, когда подводная лодка, потопив транспорт, охраняемый конвоем, уничтожила и сам конвой».

Эта выдержка из газетной статьи приведена в сборнике

«В океанских глубинах», изданном в 2003 году, на странице 84.

За этот бой капитан лодки М. Гаджиев был удостоен звания Героя Советского Союза, а конструктор за свои заслуги перед Отечеством и флотом в разные годы удостоивается ордена Ленина, двух орденов Красного Знамени, ордена Отечественной войны первой степени. Он был также лауреатом Ленинской и Государственной премий. Имя М.А. Рудницкого носит один из кораблей Северного флота.

Есть и еще один повод, пусть и косвенный, для того, чтобы в Вытегре поставить на вечную стоянку подводную лодку.

Я уже сообщала вам, читатель, что Волгобалтстрою помогала и армия. Сотни демобилизованных воинов направила она на стройку. Присылала и технику. И делалось это не из каких-то альтруистских побуждений. Армии нужен был новый канал. И как можно быстрее.

Как только он был пущен, через его шлюзы в направлении Ленинграда кроме обычных теплоходов, в трюмах которых были нефть, зерно, металл и другие грузы, пошли ведомые мощными буксирами типа ОТа (озерный толкач) непонятные деревянные суда, покрытые сверху брезентом. И только по морской форме людей, швартовавших в шлюзах свои суда, можно было догадаться, что там, под брезентом в этих странных деревянных посудилах - подводные лодки, перегоняемые с Волги на Север и на Балтику.

В одиннадцати километрах от Вологды, в поселке Можайское живет ветеран Волго-Балта, принимавший участие в строительстве канала, а потом после пуска оставшийся здесь работать Олег Васильевич Панфилов. Тринадцать лет проработал он начальником вахты на третьем шлюзе.

Весной нынешнего года он мне рассказывал про эти лодки:

- Мы знали, что там, в деревянных доках, но в вахтенных журналах записывали только номера буксиров и еще два слова - несамоходное судно. Вот и все. О том, что это особое «несамоходное» судно, можно было догадаться и по тому, что от шестого шлюза до первого шлюза его сопровождали и наше начальство, и обязательно работник госбезопасности. Сколько всего прошло таких «несамоходных» судов, то есть доков с подводными лодками, не знаю. Три - пять в месяц - это точно.

Проходили они в тот год до конца навигации...

Из тех ли это лодок передана теперь уже исключенная из состава Военно-Морского флота в муниципальную собственность города Вытегры в качестве музейного экспоната, или какая-то другая, не знаю. Да наверно, не столь уж и важно это. Пройдет еще немного времени (сейчас лодка еще в Кронштадте, проходит «демилитаризацию» и соответствующий ремонт) и придет она в Вытегру на свою вечную стоянку. И благодарные вытегоры скажут свое сердечное спасибо помощнику губернатора области В.Е. Позгалева капитану первого ранга запаса А.А. Штурманову, чьими усилиями эта лодка обрела свое вытегорское «гражданство».

На этом, дорогой читатель, я ставлю точку. С искренним уважением к вам

Т.Спивак.

2003 - 2004 гг.

Содержание

От автора	3
<i>Письмо первое</i> Пешком по бечевнику	4
<i>Письмо второе</i> От Волги - до Балтики	10
<i>Письмо третье</i> Варианты одной задачи	27
<i>Письмо четвертое</i> Люди из зоны	35
<i>Письмо пятое</i> Читая старые приказы	49
<i>Письмо шестое</i> Два - вместо десяти	66
<i>Письмо седьмое</i> На Шексне. Лето и осень 1962 года	82
<i>Письмо восьмое</i> На помощь шекснинцам	104
<i>Письмо девятое</i> На Шексне. Весна 1963 года	119
<i>Письмо десятое</i> Эстафету принимают речники	135
<i>Письмо одиннадцатое</i> Новинкинская лестница	149
<i>Письмо двенадцатое</i> Гидромеханизаторы	171
<i>Письмо тринадцатое</i> Испытание на прочность	189
<i>Письмо четырнадцатое</i> Шестой шлюз, самый, самый...	201
<i>Письмо пятнадцатое</i> Они строили Волго-Балт	227
<i>Письмо шестнадцатое</i> Они строили Волго-Балт (часть 2-я) . . .	248
<i>Письмо семнадцатое</i> Энергия Шексны	269
<i>Письмо восемнадцатое</i> Так нужен ли Волго-Балт?	277

СПИВАК Т.О. Письма из прошлого.
Издательство «Грифон», г. Вологда, 2004, - стр. 296, илл.

**Фотографии из архива Вытегорского краеведческого музея
и личного архива автора.**

Формат 60x84/16. Печать офсетная. 18 п.л., вклейка с илл.
Тираж 1000 экз. Заказ № 2044

Отпечатано: ПФ «Полиграфист», 160001, Вологда, ул. Челюскинцев,3.