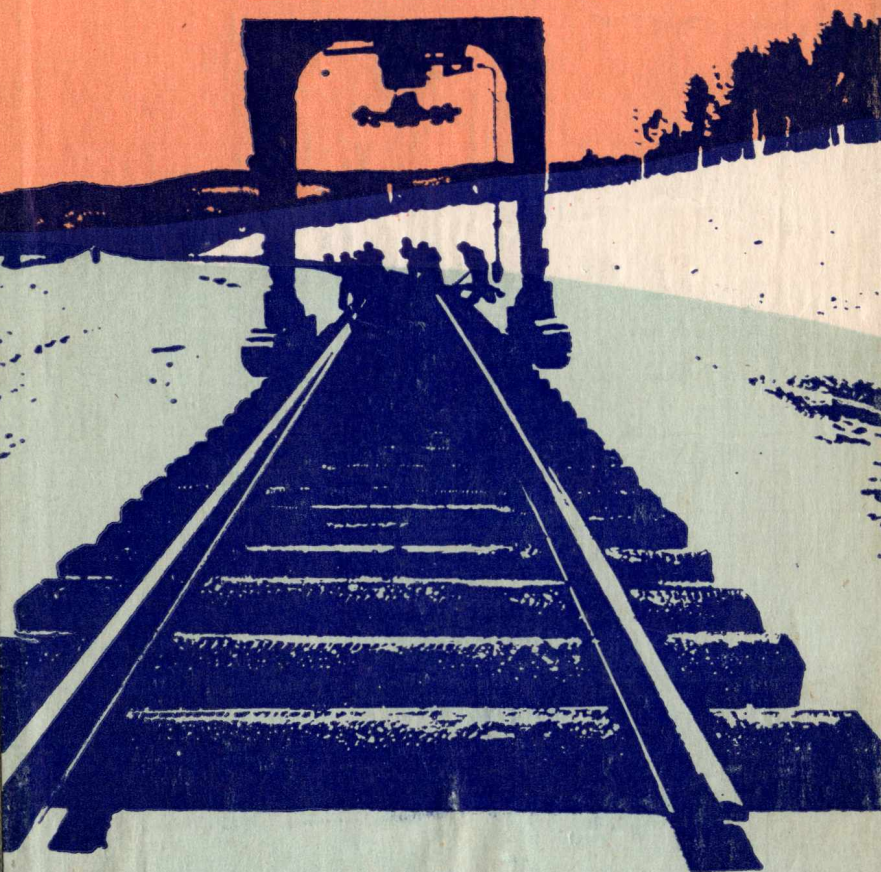


46 057a
С 60

СОЛДАТСКИЕ РЕЛЬСЫ БАМ^a



За нашу Советскую Родину!

СОЛДАТСКИЕ РЕЛЬСЫ БАМа

12250

Ордена Трудового Красного Знамени
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА — 1980

ББК 68.51
С60

Составитель *А. М. Филимонов*
Фотоиллюстрации *В. П. Высоцкого*

С $\frac{11204-224}{068(02)-80}$ 17.80.1304040000

© Воениздат, 1980

ДОРОГА, УСТРЕМЛЕННАЯ В БУДУЩЕЕ

У каждой большой стройки, как и у людей, своя биография, особенная, неповторимая. Но есть в ней один момент, который одинаков для всехстроек, названных народом великими. Это — начало. Это первые дни, когда по зову партии идут советские люди в тайгу, в пустыню, в нехоженые края, чтобы сделать Родину краше, могущественнее, богаче. Так начинались Турксиб и Днепротэс, Комсомольск-на-Амуре и Магнитка, Целина и КамАЗ. Так начинался БАМ. И это глубоко символично для страны победившего социализма, где труд стал делом чести каждого советского человека, где люди, без различия национальной принадлежности или языка, гордятся своей великой Родиной, ее свершениями, умножают ее богатства и мощь своим трудом.

Уже стал достоянием истории апрельский день 1974 года, когда от перрона Ярославского вокзала столицы отошел поезд на строительство БАМа с посланцами XVII съезда ВЛКСМ. Также памятен и другой весенний день того же года, когда на станцию Сковородино прибыл первый воинский эшелон и секретарь комсомольской организации подразделения лейтенант В. Баев сказал, что для воинов-железнодорожников нет задачи почетнее и ответственнее, чем в срок поставить свой участок БАМа на службу Родине.

А на имя командования частей и по сей день поступают письма от солдат, сержантов, прапорщиков, офицеров, в которых звучит одна общая фраза: «Хочу строить БАМ».

Те дни 1974 года запомнились навсегда. А потом начались будни — трудные будни. Когда наши передовые отряды пробились через тайгу к опорным пунктам, мы встали перед многими проблемами. Не хватало жилья, не было дорог, грузы доставлялись только вертолетами. Ограниченными были возможности применения строительной техники. Много приходилось делать вручную: рубить просеки, прокладывать лежневки, строить жилье.

И все это в суровых климатических условиях, все, по существу, впервые.

Типичной была такая картина. На берегу таежной речки высаживался солдатский десант. Командир перед строем спрашивал:

— Плотники есть? Три шага вперед! Каменщики есть? Три шага вперед! Кто умеет печи класть?

И так далее. Нужные специалисты находились далеко не всегда. И в этом тоже была проблема. И в том еще, что радио не всегда можно было послушать, кино посмотреть. Газеты войны получали лишь на пятые сутки.

С первых дней освоения трассы в подразделениях была развернута широкая организаторская и массово-политическая работа. Конкретные задачи тех коллективов, которым доверили строительство Восточного участка БАМа, обсуждались на собраниях партийного и комсомольского актива, во всех первичных партийных и комсомольских организациях. На сборах и семинарах командиров и политработников всесторонне рассматривались особенности прокладки будущей трассы и возведения ее многообразных сооружений, определялись первоочередные задачи по развертыванию социалистического соревнования среди личного состава.

Коммунисты и комсомольцы, выступавшие на собраниях, говорили о горячем стремлении воинов-железнодорожников самоотверженным трудом оправдать доверие партии и правительства, обеспечить досрочное выполнение заданий по вводу участков магистрали в эксплуатацию.

Одно из таких партийных собраний проходило прямо в тайге, под открытым небом. Коммунисты только что возвратились с разгрузочной площадки, где вместе с другими солдатами перетаскивали тяжелые тюки, перегоняли технику, штабелевали строительные материалы. Сидели на поваленных деревьях, пнях, а то и прямо на земле. Уставшие, забывшие о сне и отдыхе.

Повестка дня была короткой: обеспечение личной примерности коммунистов в дисциплине и труде.

Глядя на первые каркасы палаток, на угасающий закат, секретарь партийной организации капитан А. Цветаев сказал:

— Надо продолжить сегодня работу. Многие солдаты не знают, как поставить сруб, сделать отопление. Их надо научить, показать...

Поднялись со своих мест коммунисты В. Прокуратов, В. Климовский, Б. Белов, В. Малик... До поздней ночи стучали топоры в тайге, пылали факелы. Работали солдаты.

Широкий размах приобрела пропагандистская и агитационно-массовая работа по разъяснению личному составу народно-хозяйственного и социально-политического значения величайшей стройки. Командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации использовали весь арсенал форм и средств для того, чтобы довести до сознания каждого военнослужащего величие стоящих перед ними задач, помочь воинам осмыслить и определить свое место в выполнении намеченных партией планов.

Надо сказать, что делать это было совсем не просто. Многие наши подразделения работали мелкими разобщенными группами. Вокруг на сотни километров ни одного населенного пункта. Лектора послать на дальнюю точку — вертолет нужен. А в нем каждое место на строгом учете, каждый килограмм груза высчитан и пересчитан.

Пригодился тогда фронтовой опыт партполитработы. Помню, прибыли мы на точку. Политработник майор А. Синявский собрал в палатке нештатных лекторов. Вручил им материал о значении БАМа. Наставлял: прочитайте, уясните. Читать материал перед солдатами от первой страницы до последней некогда, да и негде. Беседуйте. Беседуйте всюду, перед любой аудиторией, хотя бы это был один человек.

И беседовали, как бывало на передовой, и разъясняли значение БАМа, и поднимали дух воинов. В те нелегкие первые дни освоения трассы каждый командир и политработник стал пропагандистом и агитатором, независимо от того, какую штатную должность он занимал. И нес и несет сейчас эту почетную пошу с желанием, с чувством высокой ответственности.

А сколько было у нас добровольных помощников! Лекционные группы Хабаровского края, Амурской области и Якутской АССР пробирались на самые отдаленные точки трассы, читали лекции и доклады по актуальным вопросам внутренней и внешней политики КПСС и Советского государства, рассказывали о перспективах развития дальневосточного края и Сибири в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали.

Ветераны железнодорожных войск, движимые высокими патриотическими чувствами, отправились за тыся-

чи километров, чтобы воодушевить молодых воинов на самоотверженный труд, передать героическую эстафету старшего поколения своим сыновьям и внукам. «БАМ сегодня — передний край коммунистического строительства, важнейший участок трудового фронта борьбы за укрепление экономической и оборонной мощи социалистической Родины, — писали ветераны в Обращении к воинам-железнодорожникам. — Партия, советский народ оказали вам высокое доверие — быть первопроходцами магистрали века. Будьте достойными этого доверия!»

Трудились солдаты героически. В жару и в холод, под дождем и снегом они прокладывали в тайге просеки, возводили мосты через бурные реки, отсыпали земляное полотно, строили дома. Вот несколько записей из «Комсомольской летописи БАМа», которая ведется в одном из железнодорожных подразделений.

«13 июня 1974 года. Воины-железнодорожники уложили первые кубометры грунта в притрассовую автодорогу от Тынды на восток. Это сделали комсомольцы рядовые Алексей Кравцов, Василий Ковбаса, Георгий Евдокимов».

«5 февраля 1975 года. В 8 часов 30 минут утра по местному времени на Восточном участке БАМа забит первый «серебряный» костыль. Это право было предоставлено комсомольцу рядовому Леониду Смирнову».

И еще одна памятная запись. «22 апреля 1975 года, в день 105-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, завершено строительство моста через реку Бурей. Мост построен в два раза быстрее намеченного срока».

Эти первые трудовые победы — вехи биографии БАМа, страницы героической летописи стройки века, которые пишутся людьми мужественными, сильными, трудолюбивыми.

— Армейская закалка у ребят, надежная, прочная, — сказал, встретившись с нами на XXV съезде партии, прославленный бригадир Леонид Казаков. — С такими можно одолеть и сопки, и марь, и вечную мерзлоту.

А мне вспомнился эпизод, в общем-то обычный, будничнейший, но очень характерный для наших воинов. Молодой тракторист перегонял бульдозер к новому месту работы, где пужно было срочно отсыпать подходы к мосту. Дело происходило поздней осенью, и огромную марь, через которую напрямик шла тяжелая машина, кренко вымостили морозы. Но у небольшой группы де-

ревьев мерзлая корка не была столь прочной. И бульдозер неожиданно провалился в трясину. Через несколько минут над марью возвышалась только кабина. Глубже машина провалиться не могла: гусеницы встали на вечную мерзлоту.

Тракторист заглушил двигатель и побежал искать помощи. Пока добрался до ближайшего жилья, стемнело. У пасынни повстречал возвращающуюся с работы группу солдат с младшим сержантом во главе. Обратился к ним. Младший сержант С. Соболев посмотрел на уставших за день солдат, на вспыхнувшие огоньки в окнах домов, сказал:

— Приказать не могу. Кто желает добровольно?

— Да что тут спрашивать, товарищ младший сержант,— ответил за всех рядовой В. Капинец.— Все пойдем. Домкраты у нас есть, как-нибудь справимся. Правильно я говорю, ребята?

Ужинать пришлось солдатам посреди мари, у бульдозера: командир прислал целый вещмешок продуктов. Потом разожгли костер, заготовили на склонах сопки бревна, валежник, перетаскали все это на плечах к бульдозеру. Сил не жалели. Холодная жижка затекала в сапоги, коркой леденела на одежде, руки становились непослушными. Но войны не замечали этого. Сантиметр за сантиметром вырывали из трясины стальную громадину. И только когда забрезжил рассвет, бульдозер был полностью освобожден. Настойчивость и солдатская дружба победили.

Примеров, подобных этому, можно привести много. Их и сегодня рождают трудовые будни воинов-бамовцев. А впереди еще много работы, ведь не зря назвали БАМ стройкой века. Нет ей в мире равных ни по общему объему работ, ни по сложности инженерных решений. Вот только несколько цифр. Чтобы проложить через глухую тайгу, скалистые сопки и бурные реки 3200 километров стальной колеи, надо разработать свыше 300 миллионов кубических метров грунта, возвести около 3500 мостов и водопропускных труб, пробить в горах 27 километров тоннелей, построить более 200 станций и разъездов.

Многое уже сделано. На XXV съезде партии, делегатом которого мне посчастливилось быть, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев сказал: «Ка-

жется, еще совсем недавно первые строители нарушили вековой покой глухих таежных мест. Теперь работа в разгаре. Досрочно открыто рабочее движение поездов на трассе Бам — Тында, построено 70 мостов, проложено около 1200 километров автомобильных дорог, и строители наращивают темпы работ».

За годы, истекшие после XXV съезда КПСС, названные цифры значительно приумножились. Почти на всем протяжении БАМа рассекли тайгу стремительные просеки, на многих участках берега рек соединили новые мосты. Гудят металлические пролеты над Леной и Амуром, Гилеюем и Буреей, Амгунью и Орокотом. Досрочно возрожден Дуссе-Алиньский тоннель, а проходка двух других тоннелей-гигантов — Байкальского и Северо-Муйского — идет широким фронтом. На БАМе проложено более 2500 километров прилегающих к трассе автодорог, разработано более 120 миллионов кубометров грунта. Сдан в постоянную эксплуатацию участок Бам — Тында, идут рабочие поезда на Беркамит, Хорогочи, Бестужево, Алонку и Березовку.

Всего вклад в эти достижения воинов-железнодорожников. На сложном в геологическом и климатическом отношении Восточном участке они на многих сотнях километров покорили вековую тайгу, мари, сопки, реки. По рельсам, уложенным солдатскими руками, на нескольких участках идут рабочие поезда. Они везут новую технику, пролетные строения мостов, железобетонные конструкции, панели жилых домов — десятки тысяч тонн грузов. БАМ строится, набирает темпы.

Книга — не газета. И от того момента, когда пишутся эти строки, до ее выхода в свет пройдет немало времени. И сделано на БАМе также будет много. Поэтому трудно пока назвать все рубежи, которых достигнут строители. Но один из них определить можно. Это окончание работ первого этапа на так называемом Дальневосточном кольце. Открытие рабочего движения поездов здесь воины-железнодорожники осуществили на год раньше запланированного срока, в июне 1979 года.

Как ни впечатляющи итоги минувших лет работы на БАМе, сводить их только к километрам и кубам нельзя. Потому что вместе с БАМом росли и люди, накапливался опыт и мастерство наших специалистов, инженеров, командиров и политработников. Крепли воинские коллективы, мужали и закалялись солдаты. Теперь мы можем с

уверенностью сказать, что воины-бамовцы с честью выдержали суровый экзамен, им по силам увеличить темпы строительства.

Приветствуя от имени молодых воинов Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева на встрече с первопроходцами БАМа на станции Сковородино, делегат XVIII съезда ВЛКСМ ефрейтор В. Бабулин заверил партию, что БАМ будет поставлен на службу Родине досрочно и с отличным качеством. Это солдатское слово выражает мнение всех воинов-бамовцев.

На огромном фронте штурмуют сейчас таежные дебри солдаты стальных магистралей. Создав прочную материально-техническую базу, обеспечив тылы, они смелее и решительнее ведут борьбу с марями и вечной мерзлотой, сопками и водными преградами. Подразделения железнодорожных войск прочно оседлали сложный участок в районе Февральска, отсыпают земляное полотно в направлении Зейска, ведут укладку пути от Алонки на запад. Их вдохновляет высокая патриотическая цель, о которой ярко говорил товарищ Л. И. Брежнев на встрече с передовыми строителями БАМа: второй путь к океану откроет колоссальные возможности для хозяйственного освоения огромных природных богатств Сибири и Дальнего Востока. БАМ улучшит транспортные условия этих районов, более чем на 400 километров сократит пробег сибирских грузов к Тихоокеанскому побережью страны. Магистраль обеспечит транспортом многие крупные месторождения полезных ископаемых, в их числе — Южно-Якутские каменноугольные, Удоканское меднорудное, Молодежное хризотил-асбестовое и другие.

Действенным средством в решении стоящих перед воинами-бамовцами задач служит социалистическое соревнование. Личный состав горячо откликнулся на почин москвичей, развернувших соревнование под девизом: «Пятилетнее задание — к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина», настойчиво претворяет в жизнь лозунг десятой пятилетки «Сегодня работать лучше, чем вчера, завтра — лучше, чем сегодня».

Повседневный труд строителей магистрали рождает свои патриотические починны. «За два года службы — три годовые нормы», «Годовую директивную норму — досрочно», «Объектам БАМа — комсомольский знак качества» — эти и другие починны воинов стали важнейшими

слагаемыми высокой производительности труда, эффективности и качества строительных работ. Они открывают широкие возможности для воспитания воинов-железнодорожников, сплочения воинских коллективов.

Кто бывал на участке БАМа, где река Амгунь, делая замысловатые петли, трижды встречается с устремленной на восток трассой, тот, наверное, заметил маленькие звездочки на рельсах. Эти знаки — гарантия высокого качества звена, надежности и долговечности всех его креплений. По звездочкам оператор путеукладчика безошибочно определяет адрес изготовления: звеносборочная линия, которую обслуживает взвод лейтенанта Е. Зуева, лауреата премии Ленинского комсомола. Именно там по инициативе комсомольцев был учрежден знак качества — две звездочки на рельсах отлично спитого звена.

Взвод лейтенанта Е. Зуева — один из лучших на стройке. Дружный, сплоченный боевой коллектив. Даже в самые лютые зимние холода, когда нельзя было прикоснуться к металлу голыми руками, а гидравлика выходила из строя, едва линия останавливалась на несколько минут, воины изготавливали по 800—850 метров пути в смену. Высокое мастерство сержанта В. Василенко, ефрейтора Ю. Холматова, рядовых В. Блохи, Р. Шарафутдинова и других солдат и сержантов (кстати, во взводе служат воины пятнадцати национальностей) помогало выходить с честью из самых трудных испытаний. А ведь до службы в армии многие юноши не имели никакой специальности. Они приобрели ее здесь, на БАМе, в железнодорожных войсках.

Ефрейтор Юльчибай Холматов до призыва в армию был чабаном. О звеносборочной линии и не слышал. За несколько месяцев службы, занимаясь в школе передового опыта (есть такие в наших подразделениях), он не только в совершенстве овладел новой специальностью, но и стал одним из лучших наставников молодых воинов. В 1978 году ефрейтор Ю. Холматов награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

БАМ по праву называют школой мужества и мастерства. Любопытно в этом отношении письмо, которое прислала нам доярка колхоза «Звезда» Минской области, мать-героиня А. Мурашко.

«В начале лета мой старший сын вернулся из армии,— пишет она.— Служил Владимир на БАМе, в же-

лезнодорожных войсках. До службы в армии он не имел никакой специальности. А теперь? Не успев передохнуть с дороги, Володя решил заменить в доме электропроводку. Я с опаской: «Осторожно, сынок...» Но он спокойно так говорит: «Не волнуйся, мама, я электрик». Несколько дней спустя вижу своего Володю на тракторе. «Батюшки,— думаю,— расшибется ведь». Побежала, а он опять улыбается: «Ну что ты, мать, я же бульдозерист». И, успокаивая меня, сказал, что работал на БАМе кравцовщиком, слесарем, мотористом. Низкий мой поклон его командирам».

В процессе товарищеской состязательности, присущей социалистическому соревнованию, не только повышается профессиональный уровень личного состава, но, как уже говорилось выше, совершенствуются коллективистские отношения, крепнет чувство личной причастности воинов к решению задачи государственной важности. А своеобразные условия великой трассы, романтика первопроходца, сознание особой ответственности, важности выполняемого задания служат мощными генераторами социальной активности, источниками мужества и стойкости воинов в борьбе с суровой природой.

Конечно, многое на БАМе изменилось, трасса имеет другой вид, нежели несколько лет назад, обжитой, хорошо исследованный. Но в сущности своей БАМ остается БАМом. И люди здесь нужны трудолюбивые, мужественные, готовые к преодолению трудностей. Таких людей среди наших воинов абсолютное большинство.

Однажды при проходке скважины под опору моста на пути буровой встал скальный пласт. Решили сокрушить его, бросая вниз через специальную, так называемую обсадную трубу стальной заостренный снаряд. Неожиданно трос лопнул, и полутонная громада засела на восьмиметровой глубине, прочно закупорив скважину. Работа на мосту остановилась.

Как вытащить снаряд? Руководитель работ старший лейтенант Н. Столяров и прибывшие на мост инженеры провели бессонную ночь. За это время скважину почти доверху заполнила вода. Запустили помпы, уровень воды стал понижаться.

И тогда к командиру обратился машинист электростанции ефрейтор В. Акимов. Он вызвался спуститься

по трубе вниз и зацепить снаряд тросом. Другого выхода из создавшегося положения Столяров не видел и согласился.

Обязавшись страховочной веревкой и прихватив трос с крюком на конце, ефрейтор Виктор Акимов стал спускаться в непроницаемую темноту. Диаметр трубы был около метра, над головой светился только небольшой круг неба.

Вероятно, молодому парню было все-таки страшно-вато, но он знал, что товарищи рядом, они готовы сделать все для его безопасности, и потому решительно спускался все ниже и ниже. На дне была вода, она доходила до пояса. Ледяная, настоящая на вечной мерзлоте. Холод будто тисками сжал тело. Акимов нащупал ногой шейку снаряда и накинул на нее петлю троса. Подергал за веревку — тащи!

Трос натянулся — и петля соскользнула с шейки. Онемевшими от холода пальцами Акимов предпринял новую попытку. А вода уже дошла до груди: помпы пришлось временно остановить. Теперь трос так просто не накинешь — надо нырять. И Акимов нырнул. Но снова неудача — петля соскользнула.

Несколько раз нырял в ледяную воду мужественный комсомолец. В конце концов ему удалось зацепить снаряд. Буровая заработала вновь.

В письме, которое ушло в Волгоградскую область, командир написал: «Спасибо Вам, Варвара Григорьевна, за то, что Вы воспитали такого сына, верного товарища, мужественного солдата».

В жизни всегда есть место подвигу. И совершают его наши воины не только в условиях, так сказать, экстремальных, как это было в рассказанном случае. Сам труд на БАМе — это повседневный подвиг сотен солдат, сержантов, прапорщиков и офицеров. Трудности не пугают их, а закаляют, делают сильными, волевыми. Не случайно у многих наших воинов всегда была и остается тяга к работе на таких участках, где требуется полная отдача сил, знаний, творческих способностей.

Командиры и политорганы войск умело направляют этот патриотический порыв и энтузиазм личного состава, сосредоточивают свое внимание на совершенствовании всей организаторской и политической работы, на улучшении руководства социалистическим соревнованием, повышении его эффективности. В этом плане огромную по-

мощь нам оказывают советы и рекомендации, содержащиеся в книгах товарища Л. И. Брежнева «Малая земля» и «Возрождение». Просто, без назиданий эти книги показывают искусство политработы, направленной на создание в воинских коллективах атмосферы высокой требовательности, взыскательности в сочетании с доброжелательностью и заботой о личном составе.

Труд воинов-бамовцев по достоинству оценен партией и правительством. Многие награждены орденами и медалями. В том числе офицеры А. Савицкий, В. Бондаревский, К. Курочкин, Б. Шкибтан, М. Гафуров, А. Корчагин, С. Валинчюс, прапорщик В. Василевский, сержант Н. Бабаев, рядовой Р. Мартиросян и другие. Лауреатами премии Ленинского комсомола стали молодые офицеры А. Кузнецов, Е. Зуев, С. Руднев, А. Пылев. Много солдат, сержантов, прапорщиков и офицеров награждено медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Моральному стимулированию на БАМе придается особое значение. В своей книге «Возрождение» Леонид Ильич Брежнев писал: «Большое заблуждение — полагать, будто лишь материальные стимулы нужны человеку. Нет, советскому человеку очень многое нужно — сознание своей причастности к большому делу, стремление выразить себя в труде, гордость своим мастерством, уважение товарищей, почет».

Очень верные эти слова. Наши партийные и комсомольские организации берут их на вооружение. Так, в части, где секретарем комсомольской организации старший лейтенант А. Основин, передовые механизаторы за смену награждаются во взводах вымпелом «Лучший механизатор» или «Лучший водитель». Лучший взвод по итогам работы за неделю также награждается вымпелом, а в честь лучшей роты поднимается красный флаг. На экране, отражающем ход социалистического соревнования, регулярно показываются результаты труда воинов. Еженедельно организуются радиопередачи о победителях ударной вахты, маяках производства, передовых комсомольско-молодежных коллективах. Им посвящаются тематические выпуски стенных газет, боевых листков, подборки в многотиражной газете.

Большое нравственное воздействие оказывает умелое распространение передового опыта. Передовики и новаторы БАМа у нас окружены почетом и уважением, им созданы благоприятные условия для творческой работы.

Имена передовых экскаваторщиков, автомобилистов, бульдозеристов, мостовиков, путейцев, буровиков широко известны на трассе. С опережением графика, например, работают воины-механизаторы И. Владыко, Ю. Зюбе, В. Казак, А. Гартман, А. Демин, Г. Рамков, Г. Гайдышев, В. Сластников, В. Пустышников и многие другие. Эти воины выполняют по полторы-две годовые нормы, отсылая в земляное полотно БАМа сотни тысяч кубометров сверхпланового грунта.

Широко развернуто в подразделениях на БАМе творчество рационализаторов и изобретателей. Не счесть предложений, внедренных на трассе. Лозунг «Пятилетке эффективности и качества — энтузиазм и творчество молодых» подкрепляется конкретными делами, повседневно воплощается в жизнь. Партийные организации стройки держат эту работу под неослабным контролем. Дело поставлено так, что ни одно предложение не остается не рассмотренным. И хотя различна их экономическая отдача — одно предложение экономит десятки, другое тысячи рублей, — вместе они складываются в миллионы, необходимые народному хозяйству страны, ускоряют строительство, облегчают труд воинов.

Одиннадцать крупных мостов предстоит возвести на Восточном участке. Это сложные и дорогие инженерные сооружения. Рационализаторы нашли пути их удешевления. При возведении мостов через Правый и Левый Орокот массивные монолитные опоры были заменены на столбовые основания, не уступающие им в прочности. В результате сэкономлены сотни тонн бетона и драгоценное время. На реке Амгунь была применена навесная сборка, когда кран ходил по пролетным строениям. Для него не потребовалось укладывать специальных путей. Облицовка опор ведется не дорогостоящим гранитом, а плитами из особо прочного, так называемого шок-бетона, долговечного, морозоустойчивого, дешевого.

Многие приезжающие в район возведения Зейской ГЭС обращают внимание на высокие песчаные бурты, будто донбасские терриконы возвышающиеся над тайгой. Это тоже «продукция» неутомимых рационализаторов. Было известно, что Зейское море затопит огромную площадь с богатейшими запасами песка и гравия, накопленных веками по берегам бесчисленных притоков большой реки. Военные инженеры предложили перебросить эти кладовые подальше от Зей, сохранить остродефицитный на

БАМе стройматериал, чтобы превратить его затем в бетон и балласт, на который лягут звенья магистрали. Экономический эффект от внедренного предложения — сотни тысяч рублей.

Разнообразными формами агитационно-массовой работы командиры и политработники, партийные и комсомольские организации популяризируют новаторов производства, пропагандируют их передовой опыт, делают его достоянием всех строителей.

Велик северный Транссиб. Огромен общественный интерес к делам на БАМе, к его людям, к их жизни, заботам, проблемам. Тем более понятен интерес самих строителей к делам друг друга. «А как там у соседей?» — такой вопрос можно услышать на любой таежной точке. И тут для агитаторов и пропагандистов открыто необъятное поле деятельности.

— Первый грузовой состав прошел через Дуссе-Алиньский тоннель, — рассказывает воинам прилетевший в глубинку лектор. — Состоялся многолюдный митинг. Выступали секретарь Хабаровского крайкома КПСС, секретарь крайкома ВЛКСМ, наши лучшие воины. В числе покорителей Дуссе-Алиньского хребта назывались фамилии сержанта Макарова, младшего сержанта Минаева, ефрейтора Фучило, рядовых Ивченко, Ислямова...

— Еще одна трудовая победа одержана строителями Восточного участка, — рассказывает другой пропагандист в соседнем подразделении. — Открыто рабочее движение поездов от Ургала до станции Алонка.

— Закончены работы на скальных прижимах. Недавно там произведен последний взрыв. Выброшено несколько тысяч кубометров скального грунта... — сообщает диктор местного радиопузла.

Десятки пропагандистов ведут коллективный рассказ о трассе мужества, увлеченно говорят о правофланговых социалистического соревнования, о славных делах строителей. Многие рассказы сопровождаются показом кинолент, на которых запечатлена героическая история БАМа. Большим успехом среди строителей пользуются, например, документальные фильмы, снятые хабаровским кинооператором А. Личко. Кстати, они демонстрировались и в Москве, и на экранах Польши и Вьетнама, получив высокую оценку зрителей. Но самый благодарный зритель, конечно, строитель БАМа, герой этих кинолент. Он с одинаковой заинтересованностью смотрит и фильмы, соз-

данные профессионалами-кинематографистами, и ленты, отснятые любителями. На БАМе сейчас действует несколько любительских киностудий. О том, как они работают, говорит тот факт, что на Всесоюзном фестивале фильмов лента «Рядовые великой стройки», снятая старшим лейтенантом В. Сурниным, удостоена диплома и премии.

Весомым подспорьем в идейно-воспитательной работе служит и художественное слово. БАМ не обижен вниманием писателей, артистов, поэтов-песенников. Воинам-железнодорожникам запомнились встречи с Я. Шведовым, Р. Казаковой, другими поэтами и прозаиками в Дни советской культуры на Дальнем Востоке. Бамовцы услышали на этих встречах немало интересного, в свою очередь и писатели почерпнули много полезного для себя, их записные книжки пополнились новыми фактами и впечатлениями.

Умеют на БАМе растить и свои таланты: своих поэтов, композиторов, художников. Политическое управление войск подготовило и издало сборник стихов воинов-бамовцев «Моя магистраль». Главный герой этого сборника — БАМ. Дорога века, рождающаяся по великим замыслам нашей Коммунистической партии, вдохновила солдата на самоотверженный труд и на высокие слова.

Повис огромный над землею
Небесный купол, словно зонт,
Стальной, сверкающей стрелой
Вонзились рельсы в горизонт.
Нам благодарны будут люди:
Преобразим таскный край.
И нашим памятником будет
Построенная магистраль, —

с гордостью пишет старший лейтенант И. Гарастей.

Да, на БАМе мечтают о будущем. Думают и о том, как лучше сохранить, сберечь для потомков все, что расскажет о подвиге первопроходцев. В одном месте сохранили первую палатку, с которой начиналась трасса мужества. Сюда в морозные дни и ночи приходили солдаты-первостроители, чтобы отогреть заоченевшие руки, написать письмо родным. Палатка была и местом для ночлега, и столовой, и клубом. Сейчас сюда часто заходят молодые воины. Они с волнением смотрят на испещренный автографами топор, которым солдаты прорубали в тайге первую просеку, молоток, которым рядовой

Л. Смирнов забил «серебряный» костыль в первое звено бамовского пути на Восточном участке, железную печку, пожелтевший боевой листок, вымпел, врученный когда-то передовому водителю, одолевшему многокилометровый зимник. Говорят, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. У воинов же есть возможность и увидеть впечатляющие реликвии, и услышать вдохновенное слово пропагандиста, писателя, певца о пути, пройденном теперь уже старожилами. Все это оставляет глубокий след в сознании солдата, будит в нем стремление служить и работать еще лучше.

БАМу шесть лет. Это и много и мало. Мало по количеству лет и много по их насыщенности событиями. Как-то на глаза мне попала справка о рождаемости в городах и поселках строителей магистрали. Оказывается, она превышает ту, которую планировали демографы. Сейчас в каждом населенном пункте трассы имеются детские сады, школы, другие детские учреждения. Со дня начала строительства средний возраст рабочего с 22 лет поднялся до 26. Люди не уезжают теперь с БАМа, прочно обосновываются на дальневосточной земле, заводят семьи. Сейчас каждый четвертый бамовец — ребенок. Значит, БАМ — это дорога, устремленная в будущее, в наш светлый завтрашний день. И нет выше чести для воинов-железнодорожников, чем строить это будущее.

*Генерал-лейтенант Я. Майоров,
член Военного совета — начальник политуправления
железнодорожных войск*

12250

НЕ ТОЛЬКО НА КАРТЕ ЛИНИЯ

Ранней осенью на севере Приамурья стояла удивительная погода. Солнце не пекло, а гладило. На перекатах игриво бурунилась Селемджа. Выводили концерты птицы. Каждый клочок пространства был заполнен жизнью.

Выпрыгнув из машин, солдаты, ошарашенные дикостью и красотой открывшихся мест, замерли в изумлении.

— Вот это пейзажик отгрохали! — нарушил всеобщее молчание рядовой Сергей Исаков.

— Ста-ановись!

Из тайги донеслось:

— Ись-ись-ись!

Майор Александр Лосев не узнавал своего голоса.

— Товарищи! Вот здесь и пройдет Байкало-Амурская магистраль, вырастет станция...

Кто стоял в строю, запомнит тот день на всю жизнь, как и сотни других, трудных и интересных, тревожных и счастливых. Ну разве забудешь те три первых километра лежневки, когда, утоная в мари, в насквозь промерзших спецовках, солдаты на руках перетаскивали сотни кубометров лесин.

— Давай, давай, ребята! — подбадривал товарищей двадцатилетний коммунист рядовой Юрий Чикирдин.

В прокаленный морозом декабрь сержант Владимир Аксенов со своими товарищами в составе первого десанта метр за метром пробивались в чащобе непролазных дебрей к месту будущего разъезда Утиный. И они прошли. И построили временное жилье.

Весной сооружали мост через своеправную Быссу. Когда с каждым днем прибывала. Лед трещал. Мостовики проваливались в темный бурливый зев, клацали зубами, но работали яростно, по-корчагински. Среди них выделялся комсомольский вояка рядовой Геннадий Белевич, который не покидал своего поста и ночью...

Известно каждому, дорога на карте — прямая. Но каждому ли известно, какого труда стоила людям эта прямая?

До приезда на БАМ многие мои сослуживцы (и я вместе с ними) не задумывались, как строят дороги. Мы ездили по ним под перестук вагонных колес, под мягкое шуршание автомобильных шин и считали, что так оно и должно быть. И только теперь, в короткие часы досуга, засмолив беломорину, начинаем понимать, что дорога — это не только на карте линия.

АММОНИТ НУЖЕН УТРОМ

Крутили вторую серию «А зори здесь тихие...». На экране вырастала Синюхина Гряда, окруженная озерами, старшица и пять девушек, идущих гуськом по непроходимому болоту. Непokoйная трясина с каждым шагом отнимала у них силы. Девушки падали, ползали в грязи, из последних сил делали рывки для подъема и шли.

Зал напряженно смотрел на экран. В мертвой тишине только и слышен был мерный перестук киноустановки.

— Сержант Сохоцкий! К командиру!

Выйдя на улицу, Константин чертыхнулся:

— Такой фильм не досмотрел!..

Майор Михаил Тихонович Кузьмин ждал сержанта в командирском вагончике.

— Дело неотложное, — сразу начал комбат. — Время не терпит: к утру необходимо привезти аммонит со станции. К завтрашнему утру. Подорванного грунта в карьере на ночь работы осталось. Если опоздаете, механизмы встанут. Сами понимаете — задание очень ответственное и трудное... В общем, надеюсь на вас.

Он пожал сержанту руку, желая счастливого пути.

Слушая командира, Константин хорошо понимал его беспокойство. Представил на мгновение, как замер шум в карьере, как водители в ожидании работы начнут поругивать тех, кто вовремя не побеспокоился о взрывчатке. А когда он привезет ее с запозданием, машинист экскаватора (давний его знакомый) ефрейтор Владимир Круглов посмотрит строго, с укоризной: мол, что же ты подводишь людей. И оттого в душе зрело неодолимое желание привезти аммонит в срок.

Выписана путевка, а в следующую минуту он уже мчался на ГАЗ-66. Дорога — колдобины, вымоины, объезды, дощатые мостушки. Ночной рейс начался. Подпрыгивая на ухабах, автомобиль отмеривал километр за кило-

метром. За окнами кабины мелькали выхваченные светом фар лиственницы, темной стеной вставшие по обе стороны дороги.

Константину не раз приходилось преодолевать эту дорогу. В памяти отложился каждый ее поворот, мост, опасный участок. Знал, где можно скорость увеличить, а где и быть очень осторожным.

«Пять часов туда, ну шесть в крайнем случае, семь часов — обратно. В итоге тринадцать... Значит, в девять, в начале десятого должен вернуться».

Ровно стучал двигатель. Данные приборов показывали хорошие параметры. Смазанные шестерни, валы, рычаги не скрипели, не скрежетали. Машина добром платила за уход и любовь к ней.

На сто двадцатом километре — остановка. Напился родниковой воды. Лучше глубинной воды не бывает. Это потому, что она в земной груди согрета, слышал Константин от отца, земледельца Василия Георгиевича Сохоцкого. А глубинная вода долго не иссякает.

И опять дорога. Безлюдье, лес по обе стороны, густая темь... И только тонкая лента дороги, освещаемая желтоватым светом фар, видна впереди. Изредка какая-нибудь зверушка мелькнет в гущу леса. Настроение было хорошим. Думалось о том, как в тайге, растревоженной гудками поездов, построят люди города и не станет здесь пугающего безмолвия.

До станции доехал за пять с половиной часов. Растормошил заспанного начальника склада и вместе с ним быстро начал грузить аммонит.

Закончив погрузку, сержант осмотрел машину и двинулся в обратный путь. Опять замелькали за окнами кабины знакомые картины ночного пейзажа. Борясь со сном, он внимательно вглядывался в дорогу.

Константин вырос в деревне. И в лесу вовсе не чувствовал себя одиоко. Он знал, что хоть и людей здесь меньше, земля кажется пустыньнее, но мир в лесу населен гуще, чем, например, в городе. Настанет утро, и везде, на каждом сантиметре пространства закипит сложная и удивительная жизнь.

Так он проехал большую часть пути. Впереди в рассветной дымке замаячила самая крутая на всем пути сопка. Какой-то остряк окрестил ее Королевской. Нашел же в ней что-то от царственной особы. Сохоцкий прибавил газу, чтобы взять разгон. Машина пошла на подъем.

— Ну давай, милая, не подведи, — умолял он газик.

Надрывно ревел двигатель. Машина медленно тащилась наверх. Невольно ему припомнилась одна вот из таких поездок. В тот день возле этой самой Королевской сопки пришлось туго. Лихой был денек.

Тогда тоже потребовался срочный рейс. Нужно было привезти запчасти для поломавшегося экскаватора. Выехал Константин сразу после обеда. Ранние морозы образовали наледи на дороге. Приходилось быть весьма осторожным. Чуть руль в бок — и пошли колеса юзить.

На этот раз все складывалось удачно, пока не доехал до Королевской. Преодолев с разгона десятка три-четыре метров крутизны, машина приостановилась и потом поползла назад. Колеса скользили по льду, яростно проворачивались на месте. Что делать? Как поступить? Подсказать некому — один на один с тайгой, монотонно шумевшей верхушками деревьев. Движения никакого. Да кто рискнет в гололедицу в дальний путь выезжать. Разве только по крайней нужде... Если идти в поселок, уйдет полдня.

Константин обошел вокруг машины. Постучал сапогом по скату. Прикинул и так и эдак — решение не приходило. Он взял топор, всадил его сильным ударом в поваленную лиственницу, сам сел на нее. Перед глазами неотступно стелилось ледяное покрытие дороги. «Огнеметом бы сейчас растопить этот лед к чертовой бабushке», — мрачно вздыхал Сохоцкий. В воображении потекли сверху ручьи. Две узкие полосы стекали прямо под колеса...

— Фу ты черт, размечтался, — встряхнул головой сержант.

Вспомнил он, как весной пробивал во льду канальчики для стока воды. Стой! А что, если и сейчас два таких канальчика прорубить? Он взялся за топор и стал прорубать колею к самому крутому месту подъема. Начался изнурительный труд. Десять метров, двадцать... пятьдесят...

Через пару часов, перевалив через спину Королевской сопки, он продолжал путь. Руки, в саדיнах и мозолях, горели на гладкой полированной баранке.

С тех пор перед этим препятствием у него всегда сохло под ложечкой.

И вот автомобиль осторожно въехал на вершину. На этот раз обошлось без приключений.

Сохоцкий вел машину в приподнятом настроении. «Теперь наверняка успею!» И только он так подумал, как из-за поворота выскочил ЗИЛ. Машина с бешеной скоростью мчалась навстречу. Боясь, что встречная зацепит его машину, Константин решил съехать на обочину, переждать лихача. Он так и сделал. Но не рассчитал самую малость и въехал в марь.

Когда лихой ездук промчался, Константин вдруг почувствовал, что колеса пробуксовывают. Они вязли в мари все глубже и глубже. Холодный пот выступил на его лице. Он с ужасом подумал, что не успеет вовремя привезти взрывчатку. С горечью вздохнет комбат: «А я-то на вас надеялся...» Голова гудела от напряжения, выискивая выход из трудного положения. Ситуация была похожа на ту, что произошла в злополучный выезд. Только тогда машина внизу стояла, теперь наверху да в мари. Ничуть не слаще. А выезжать как-то надо. Только как? Вот ежели на бревно наехать, а потом на второе, третье... Главное — на первое... Так оно выскочит из-под колеса. А если его привязать?! О! Идея!

Он срубил подходящее дерево, прихватил его цепями к колесам заднего моста. Затем натаскал бревен, забросал их ветвями. Работал быстро, расчетливо. Минут через сорок сел за руль. Включил зажигание. Подминая под колеса дерево, машина потихоньку стала выезжать на дорогу. А когда почувствовал твердый грунт, минут десять сидел в оцепенении.

Теперь нужна скорость. Константин вцепился глазами в дорогу. Совсем рассвело, природа отряхивала остатки сна. Напоенный зарей воздух оведал прохладой. Небо на горизонте становилось жемчужным. Ровно в девять утра, проделав трудный трехсоткилометровый путь, сержант прибыл на стройку. Его ждали.

— Молодец! — Майор Кузьмин долго жал ему руку. — Дудник! — крикнул он командиру роты. — Принимай взрывчатку.

Подошел лейтенант Дудник.

— Вовремя — а мы думали простой.

Подрывники начали быстро разносить бумажные мешки с аммонитом.

— Порядочек! Сейчас мы эту вечную мерзлоту грохнем, — говорил рядовой Виктор Козлов.

Взрыва Сохоцкий не слышал: он крепко спал.

ЗОЛОТЫЕ РУКИ

— Сергей, что такое счастье?

Смеется.

— И все же?

— Философское понятие или чисто свое?

— Конечно свое.

— Если считать по большому счету, то количество счастья, которое получает человек, определяется количеством энергии, которую он отдает обществу, как в законе сохранения энергии... А еще я слышал, что слово «счастье» произошло от слова «соучастие». Поэтому, думаю, что быть счастливым — значит соучаствовать во всем, что делает твое общество. На строительстве БАМа остро чувствуешь свое соучастие в трудном и очень пужном для Родины деле. Работа всякая бывает. Сегодня грунт подсыпашь в насыпь будущей дороги, завтра берешь топор и становишься плотником.

Смотрю на руки Сергея Кожакаря. Ладонь широкая, пальцы от мозолей тверже дерева. Когда он заметил, что я обратил на них внимание, не знал, куда их деть. Успокоился, когда заговорил:

— Строительное дело, оно терпения требует, труда, смекалки...—И вдруг спросил: — Вы когда-нибудь нюхали стружку от лиственницы? Я этот запах на всю жизнь запомню. Приворожил он меня.

На следующий день я смотрел, как трудится старший сержант Сергей Кожакарь, и вспоминал его слова. Я понимаю, что хотел сказать Сергей: стружка пахнет не только лесом, но и трудом. Обязательно попробуйте этот запах.

Сергей лихо рубил ветки поваленной лиственницы. Увлечен. На этот раз он строил временный поселок для своих товарищей и для первых железнодорожников. Работы много. То самосвал надо подогнать: грунт подсыпать под фундамент. То подтащить конструкцию из сборно-щитового комплекта. Спокоен, деловит, не суетится, чувствует себя уверенно. Кажется, что он вовсе не командует подчиненными. Но это только на первый взгляд. В этом весь секрет его руководства. Четко продуманная организация труда, дисциплина каждого и всех, ответственность и умение характерны для всего коллектива. Слушают сверстники Сергея, советуются с ним и старшие.

Тут, на стройке, он как рыба в воде. А вот с трибуны

говорить не умеет, волнуется. Как-то пришел к замполиту лейтенанту Виктору Капустину: давайте подготовим выступление на комсомольском активе.

Сергей рассказал тогда, как решил довести сменную норму выработки до двойной. Рассказал о делах коллектива, о своих товарищах рядовых Пантелее Спринчане, Андрее Шваберланде, Филиппе Макухе и других. Сидевшие в зале знали, что топ всему задает оп, старший сержант Кожакарь.

Выступление Сергея на комсомольском активе заинтересовало всех.

— Добротню ли мы строим? Да, стараемся, и даже премии получаем, вымпелы, в пример ставят. Но вот от недостатков не избавились. Щиты в домах ставим попорченные. Почему? А нам такие привезли. Знаете песню: «Потолок ледяной, дверь скрипучая?» Так она будет спета для нас жильцами, если будут продолжать поставлять такие конструкции. Убедительно просим разобраться...

Многие пачальники и рядовые строители задумались над качеством выполняемых работ, по душе пришлись слова: «БАМ строить добротню, на совесть, чтобы люди добром вспоминали нас, строителей».

После актива пошли с Сергеем по стройке. Подъехала колонна со строительными материалами. Он заглянул в машину, улыбнулся водителю, проделавшему с товарищами нелегкий путь, и сложил руки ладонь в ладонь: мол, поздравляю с прибытием.

Но вот мимо промчался самосвал на бешеной скорости, рассыпая кучи гравия, и Кожакарь погрозил кулаком вдогонку: «Куда мчишься, сломя голову?» Увидел валявшиеся строительные материалы, укоризненно покачал головой.

Смотрю на него, слушаю и вижу: настоящий хозяин шагает по бамовской земле.

И не удивительно, что Сергей награжден серебряным знаком ЦК ВЛКСМ «Молодой гвардеец пятилетки», Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ за особые заслуги в сооружении Байкало-Амурской магистрали, у него десятки ценных подарков, поощрений...

Вообще в подразделении о Кожакаре говорят с большим уважением, я бы сказал, с любовью. Невольно позаидуешь ему, по-доброму позавидуешь.

— Если что не ладится, идем к Сергею: выручит, он все умеет, у него все получается, — делится мыслями ря-

довой Пантелей Спринчанэ.— Или письмо из дому получишь — к нему... Расскажешь ему об отце, матери, друзьях и даже о любимой...

Конечно, и ребята в подразделении подобрались один к одному.

Вот, например, Пантелей. В селе Саратены семья Спринчанэ пользуется доброй славой мастеров. Отец, фронтовик, инвалид войны, передал детям любовь к труду, и все пятеро сыновей его выросли работягами, умельцами. Пантелей, младший из них, заслуженную славу оставил о себе в родном колхозе и в армии может смело гордиться собой: не подвел отца. Доверили ему самую ювелирную работу — работу инструментальщика.

Или рядовой Андрей Шваберланд. Исключительно трудолюбивый, дисциплинированный солдат. На таких, как Андрей, всегда и во всем можно положиться. Потому взвод постоянно перевыполняет сменные задания, что люди здесь неравнодушные и своей комсомольской честью считают оставить добрый след в тайге, чтобы у себя дома могли сказать с гордостью: «Мы строили БАМ!»

Теперь трудно вспомнить, кто первый предложил сократить и до того урезанные, как говорят, дальше некуда, сроки строительства временного поселка. Но кажется, это был младший сержант Александр Эмсин.

— Трудно будет,— попробовал возразить командир.— Итак все уплотнено.

— Мы на легкое и не рассчитываем,— раздалось в ответ.

На следующий день перед работами Сергей предупредил товарищей:

— Ну вот что, если взялся за гуж — не говори, что не дюж. В общем, трудимся так, чтоб не просто языком лалачать.

Каждому он поставил задачу, расставил по местам, определил нормы. И работа закипела. Замелькали топоры, рубанки, пилы. Особо трудно ставить связующие листовницы под основание. Бревна огромные, тяжелые, приходится носить на руках за сотни метров. Но все равно стены растут на глазах.

— Дела куда бы быстрее шли, если бревна трелевщиком таскать,— говорит Кожакарь,— а так трудно...

— А почему не на трелевщике?

— Вязнет в марях...

При подведении итогов работы за неделю оказалось,

что подчиненные младшего сержанта Вадима Терещенко обошли кожакаринецев.

— Быть того не может, — возмущается Миша Бутенко.

— Перестань скандалить, — останавливает его Сергей. — Лучше работать надо...

И в следующий раз вперед вырвались воины из взвода Кожакаря. Они и объект первыми сдали.

...Люблю бывать у воинов, занятых плотницким делом. Остро пахнет свежеспиленным деревом, с надрывом визжит циркулярка, отовсюду идет стук топоров.

На посторонних внимания не обращают: все заняты делом. Потом Кожакарь бросает:

— Перекур...

Хорошо сидеть с ребятами на повом, из свежевыструганных досок крыльце собранного днем дома, курить, разговаривать о чем-нибудь пезначительном и в то же время очень важном в такие зыбкие и сумеречные минуты. Дышать прохладой с чудесным, густым запахом щены, травы и слушать, как в лесу поют птицы.

А солдаты, осторожно держа папиросы в натруженных топорищем руках, разговаривают. Обмениваются фразами, помолчат. Ребята молодые, им бы поозорничать, а они о деле... Действительно, работа накладывает свою печать.

В беседе Кожакарь степенен, а глянешь в глаза — светится.

— Помните песню «Главное, ребята, сердцем не стареть». — Он улыбается. — Конечно помните. Очень точно и мудро в ней сказано. Можно дожить до глубокой старости, но оставаться молодым... Надо только искать новое, совершенствовать свое дело, себя, быть всегда творцом, создателем. Взять, к примеру, офицеров наших Павла Георгиевича Хоменкова, Михаила Гафуровича Гафурова, Анатолия Леонтьевича Найденова... Всю жизнь строят. Говорят, в городе ни одного года не прожили. Все на трассе, где самое-самое... Коммунисты — они точно не стареют душой...

Офицеров этих хорошо знаю. На БАМе к таким с особым уважением относятся.

— Моя жена, как только засидимся на одном месте, спрашивает, мол, скоро на новую стройку, — говорил как-то в беседе майор Найденов. — А я что... Я всегда готов, хоть на Чукотку или Колыму. Только вот библиотека стала большой, перевозить трудно...

Сидим, курим. Я, правда, балуюсь, так, за компанию. Сергей продолжает:

— Не люблю людей, для которых все счастье — спокойная жизнь... Квартира там, рыбалка да вечные перекусы о вещах, давно известных. Не жизнь — прозябание. В гуще событий, в повседневных делах — вот наше место. Потому что каждый человек, чем бы он ни занимался, в конечном счете работает для людей, для себя, для своего счастья.

День теплый. Ветра нет. Тишина — райская...

— Перекурили, братцы, теперь за дело. — Сергей берет топор и начинает точными ударами вгонять его в дерево. Щепа летит ровная, пахучая...

И опять стук, звон, короткие команды.

Конечно, трудно приходится воинам. Но сказали ли хоть раз недоброе слово про дорогу и поселок, что строят на болоте, хмурую тайгу, словно клепцами зажавшую их палатки? Если да, то вовсе беззлобно.

УДАР ПРИНЯЛ НА СЕБЯ

Объехав недостроенный мост, бензовоз, наполненный горючим, начал медленно карабкаться вверх. Мотор ревел надрывно, будто просил помощи. Владимир Павлюченко до отказа выжимал педаль газа.

В этом месте новая притрассовая автодорога Байкало-Амурской магистрали Февральск—Ургал проходит по самому высокому и крутому перевалу хребта Турана. Строителям при отсыпке земляного полотна пришлось здесь туго: машины сползали вниз и даже мощные четырехсот-сильные бульдозеры хрипели натужно. А когда дорога была сделана и по ней пошли автомобили, водители каждый раз где-то в душе просили всевышнего помочь преодолеть чертов перевал.

Павлюченко за короткое время успел не раз проехать через него и сейчас надеялся обойтись без происшествий. Появившаяся сверху машина не давала повода для беспокойства, хотя даже издали было заметно, что спускается она слишком быстро. «Лихач», — недовольно поморщился Владимир.

Но когда расстояние между машинами сократилось настолько, что лицо водителя КраЗа стало видно, недовольство сменилось тревогой. «Черт побери, да у него никак тормоза отказали», — тревожно резанула мысль.

Первое, что невольно хотелось предпринять, это избежать столкновения. Но в то же мгновение перед глазами вырисовалась картина: автомобиль с огромной скоростью врзается в сруб недостроенного моста, скрежет, взрыв бензобака... и черная пустота.

Их разделяли десятки секунд. Мозг Владимира работал напряженно: как остановить КраЗ, как спасти молодого солдата? «А что... если задержать его своим автомобилем?» — мелькнуло в сознании. «Стоп! Задний ход», — тут же скомандовал он себе. Быстрыми натренированными движениями Павлюченко выжал педаль сцепления, включил задний ход. Произошло все это в одно мгновение. Бензовоз медленно, а потом все быстрее и быстрее пополз назад.

Сжавшись, словно пружина, Владимир ждал удара, чтобы тут же, не дав сцепленным машинам разогнаться, тормозом погасить скорость. Стиснув зубы, он сосредоточенно следил за несущимся прямо на него КраЗом.

О тех жутких секундах Володя потом расскажет с юмором: «Ну, думаю, сейчас трахнет в передок — и загремлю под фанфары. А я ведь БАМ до конца собирался строить, чтоб потом по дорожке промчаться...» Он вовсе не скрывал своей слабости. Он же победил ее, а это главное. Даже сильные, очень смелые люди сознаются, что им знаком страх. Бесстрашие далеко не бесстрастно. Мне думается, наоборот, там, где нет страстей, не может быть и речи о бесстрашии, мужестве, героизме. Бесстрашие — победа долга, чести, совести. Это победа человеческого в человеке, ибо страх называют звериным, но бесстрашие — всегда людское, человеческое. И когда Володя принимал удар на себя, он, по всей видимости, размышлял о том, что спасти молодого шофера — его человеческий долг. Ради этой высокой идеи страх был отодвинут на задний план.

Я не хочу сказать, что Павлюченко в минуту опасности углублялся в эту философию. Но я глубоко убежден, что такая философия задолго до решительного поступка вошла в его, настоящего комсомольца, кровь и плоть.

Так что к мужественному поступку Владимир готовился всю жизнь. Убежден в этом. Он готовился и тогда, когда школьником во время наводнения спасал народное добро в родном поселке Норске, что в Амурской области, и тогда, когда в армии с первых дней стал отлично заниматься боевой и политической подготовкой, совершая до-

срочно многотрудные рейсы по разбитым таскным дорогам БАМа. «Какое бы ему задание ни давали, он всегда его выполнит,— рассказывает о Павлюченко замполит батальона капитан Анатолий Крохин.— На Павлюченко всегда можно положиться: не подведет, чего бы ему это ни стоило». В холоде и жаре, в преодолении трудностей закалялся характер Владимира, рождалось мужество.

...Двадцать метров, пятнадцать, десять... Володя отчетливо видит испуганные глаза парня. Кажется, ничего не существует сейчас на свете, кроме этих глаз — растерянных и молящих.

Удар... Еще удар, но уже мягче. И вот безвозврат и КраЗ, уткнувшись носами друг в друга, сначала стремительно, а потом медленнее и медленнее сползают вниз. Неподалеку от сруба моста Владимир выключил зажигание. Машина, дрогнув всем телом, замерла. Мирно приткнулся в бампер бензовоза КраЗ.

Володя открыл дверцу кабины, заметив, как мелко дрожат руки. Осторожно ступил на землю и лег в траву, подложив под голову ладони.

Подбежал водитель КраЗа, обретший движения и способность говорить. Ему, наверное, было лет восемнадцать—девятнадцать. Он вздохнул пытался что-то высказать. Но Павлюченко смотрел в небо и ничего не слышал.

* * *

Сорок с лишним лет прошло с того памятного солнечного утра, когда «Колумб» причалил у села Пермского. Ныне на том месте скала с надписью. С нее, с этой скалы, начинается город, возведенный теми, кого мы теперь именуем первостроителями Комсомольска.

Могучей связью поколений, всемогуществом преемственности традиций веет от памятника легендарным комсомольцам и молодежи. Без прошлого нет настоящего, без настоящего нет будущего.

Традиция подобна сжатой пружине, одним концом она упирается в прошлое, а другим распрямляется в сторону будущего, не позволяя лезть назад и как бы подталкивая людей вперед. Боевые традиции, возникшие в годы революции и гражданской войны, трансформировались в традиции трудовые — в Магнитку и Комсомольск.

«Энтузиазм в лаптях» — называли когда-то иностранцы Магнитку. Зато на КамАЗ молодые строители приеха-

ли превосходно одетые, обутые, вооруженные последним словом техники. И живут не в землянках, а в благоустроенных домах. А на БАМ привезли с собой теплые уютные вагончики.

По технической оснащенности и энерговооруженности невозможно сравнить то, что происходит на БАМе с тем, как строили и возводили первенцы советской индустрии. Но достаточно побывать в любом месте магистрали века, как вы почувствуете, что боевой дух первых пятилеток, их энтузиазм царит и здесь.

В жизни каждого поколения советских людей есть свой Комсомольск. И потому традиции, родившиеся десятилетия назад, продолжают жить и развиваться, сохраняя свою высокую сущность. Изменилась, правда, форма. Но разве это плохо? Когда-то стройку начинали лопатой и киркой. Теперь это делает мощная техника. Завтра ученые и рабочие изобретут что-то новое. То есть форма будет непрерывно меняться в соответствии с техническим уровнем времени. Но главное — традиция коммунистического отношения к труду — останется.

В. Светиков

МОСТЫ МАЙОРА БЕРЕЗОВСКОГО

Майор Юзик Леонтьевич Березовский долго вертел в руках письмо из Киева.

«Просим Вас,— писали украинские школьники,— рассказать, как Вы живете, работаете на БАМе».

Школьники адресовали письмо командиру лучшего мостового подразделения, и потому письмо недолго блуждало в тайге. Кто же не знает, что лучшие мостовики — у майора Березовского! Что символический ключ от Восточного участка БАМа вручен им.

Юзик Леонтьевич читал письмо и думал, что под теплым украинским солнцем октября трудно представить, что сейчас, в октябре, в дальневосточной тайге идет снег и это значит, что в свои права вступил самый длинный сезон на БАМе — зима. И что это четвертая зима майора Березовского на БАМе, а первая была страшнее и жгуче, и встречал ее Юзик Леонтьевич далеко от того места, где теперь десантом высадился его батальон.

Эти четыре бамовских года майора Березовского, наверное, стоят всей его прежней жизни: столько пройдено, пережито, построено.

Мосты — главное дело майора Березовского. Уже давно вошли они в его биографию. Каждый мост — новая страница в ней. Здесь его бессонные ночи, беспокойные дни, недели, месяцы, годы. У каждого моста своя жизнь. Биография последнего — через таежный ручей, который не найдешь на самой подробной карте, началась холодной осенней ночью, когда бульдозерист рядовой Гонтарь начал вскрышные работы на том месте, где потом встали опоры моста. Рядовой Гонтарь работал день и еще ночь. И рекордное время, за которое он сумел сделать это, не очень удивило его сослуживцев. Мостовики умеют работать, не считаясь со временем, опережая время, которого им всегда не хватает. Но случай с рядовым Гонтарем заслуживает особого внимания, потому что солдат на рекордную вахту ушел из вагончика комбата. О чем они там говорили, знают лишь двое — командир батальона и сам Гонтарь. Из последнего слова не вытянешь. Лишь услы-

шали солдаты, как, выходя из вагончика, майор Березовский сказал Гонтарю:

— Выше голову, мостовик!

«Выше голову, мостовики» — такими словами начинается свой рабочий день кавалер ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени коммунист майор Березовский. Культ профессии свойствен мостовикам. Свое дело они считают главным на БАМе. Быть может, потому, что доля мостовика самая трудная на строительстве Байкало-Амурской магистрали.

Мостовики всегда на переднем крае в тайге, на самой горячей точке. Еще за десятки километров путеукладчик, а на берегу реки уже десантом высадились мостовики, нет еще насыпи железной дороги, но строятся уже мосты, потому что солдаты привыкли встречать путеукладчик готовым мостом. Работают они впереди. Этим все сказано.

Подразделение майора Березовского навело на БАМе десятки мостов. Сначала это были деревянные автодорожные, теперь солдаты строят железобетонные (магистральные — зовут их воины). Стремительность наведения и высокое качество строительства мостов не раз отмечались высокими наградами: подразделение Березовского задание трех лет пятилетки выполнило на четыре месяца раньше срока...

Человеку, незнакомому с наведением мостов в дальневосточном крае, цифра эта немного скажет. Но для самих мостовиков эти месяцы стали не просто сэкономленным временем. Они стали победой над суровой тайгой, которая постоянно ставит нелегкие вводные строителям БАМа.

Названия дальневосточных ручьев и рек очень верно отражают их характер. Ручей Извилистый. Я думаю, что первый человек, который прошел по его руслу, удивился многочисленным извивам и петлям. Удивился и дал ручью такое название. В строительном плане это очень неудобный ручей. Как, впрочем, и многие другие. В период наводнения они «выходят из себя», и потому, строя мосты, надо учитывать их нрав и характер. Зимой речушки спят подо льдом, скованные крепким морозом. В это время не до сна воинам-мостовикам. Они стремительно наводят мосты, чтобы, проспавшись от зимнего сна, ручьи потекли в русле, пересеченном мостами.

Буйный характер таяжных речек и ручьев укрощают воины-мостовики. За каждым мостом, вставшим через

своеправную речушку, — самоотверженный труд солдат с эмблемами железнодорожных войск.

Строительство первого моста начинали с нуля. Не было опыта наведения мостов, трудно привыкали к морозам, таежному быту. Часто машины не выдерживали арктического холода.

Но была у мостовиков гордость за свое дело и имя — первопроходцы! Они начали такое дело, какое никто никогда еще не выполнял в тайге — навести мосты для железнодорожной магистрали. Магистраль начиналась с солдатских мозолей, с тяжелой работы, от которой к концу смены подкашивались ноги. Нужно было, чтобы люди поверили в свои силы, поверили, что смогут построить мост. Негласным законом соревнования было: не выполнив задания, с объекта не уходить... Быть может, сегодня это требование кому-то покажется жестоким. Но каждое утро трудно встающее из студеного тумана холодное солнце видело растущие над рекой опоры моста.

Солдаты брали пример с комбата. Юзик Леонтьевич умеет строить мосты. Учился этому в военном училище, потом в академии, а теперь учит этому искусству своих подчиненных. Майору Березовскому по нраву такая жизнь, когда приходится решать множество проблем со многими неизвестными, начиная с того, как доставить по утонувшей в весенней распутице дороге обед солдатам на дальний объект.

Иногда Березовскому кажется — остановись он, промедли, и промчится мимо него Байкало-Амурская магистраль и не угнаться ему за стремительным ее ростом, ему, который жизни своей не мыслит без БАМа.

Четыре года жизни, все его тревожные ночи, когда Юзику Леонтьевичу снились «творческие» сны, где он придумывал скоростной способ наведения моста, — все это БАМу. В отпуске, когда слышит, как где-то «на сопках багульник цветет», вспоминает своих солдат и офицеров и считает дни, которые приближают его встречу с БАМом, с дальневосточными реками, где его дом, его мосты.

Уже давно называет майор Березовский дальневосточную тайгу своим домом. И после разлуки, увидев с вертолета поселок первопроходцев, чувствует, как комок подступает к горлу и беспокойно бьется сердце.

Что делаешь ты, тайга, с человеком? Неужели студеные морозы твои и чахлые лиственницы, простуженные полугодовой зимой, способны стеснить дыхание в груди?

Почему тайга, встретившая первопроходцев проливным дождем, стала дорожке теплого края, тайга, где солдаты с удовольствием пьют растопленный лед из речушки, потому что промерзла она до дна?.. Не потому ли, что вымокшая до питки в день первого десанта и потом трижды просоленная солдатским потом гимнастерка ефрейтора железнодорожных войск Леонида Смирнова стала экспонатом Центрального музея Вооруженных Сил СССР? Стала символом доблести и мужества строителей магистрали.

То, что сегодня делают на БАМе солдаты железнодорожных войск, приравнено к подвигу. Солдатское обмундирование ефрейтора Смирнова помещено рядом с реликвиями воинской славы. Вместе с «серебряным» костылем, с забивки которого началось строительство Восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Рядом с костылем по праву должен занять место рабочий инструмент мостовика. Мостовики считают свою работу главной на БАМе. БАМ, говорят они, это мосты, соединенные рельсами железной дороги. Пожалуй, нигде не строят так много мостов, как на БАМе. Ошеломляющая цифра: на БАМе будет наведено более трех тысяч мостов и других искусственных сооружений! Мосты БАМа — одна из самых ярких страниц строительства магистрали. Майор Березовский гордится своей причастностью к рождению таежных мостов.

Есть в его походном вагончике карта, на которой алыми пятнами светятся флажки. Они обозначают объекты, которые строит батальон Березовского. Флажки постоянно кочуют по карте так же, как и хозяин вагончика по тайге. В вагончике его можно застать разве что ранним утром да поздним вечером.

«Я на мостах», — бросает он, и к майору Березовскому приходят лучшие часы его жизни, которые он ни на что не променяет. Вместе с солдатами и офицерами он готов мокнуть под долгим осенним дождем, мерзнуть в морозную стужу, темной ночью греться у пламени костра — делать все, чтобы в срок навести мосты. Он постоянно на объектах, чтобы видеть, как растут мосты, и знать, чувствовать, понимать, как вместе с мостом растут его строители. Березовский признался, что, если день не побывал он на объектах, считает пропавшим этот день. Он считает потерянным день, если не узнал, чему научились, как выросли в этот день его мостовики. Всегда видеть своих солдат и офицеров на самых горячих точках стройки нужно

Березовскому для того, чтобы верить: мосты сегодня растут быстрее, чем вчера. Это надежный залог того, что завтра они будут строиться быстрее, чем сегодня.

Уже давно заметил майор Березовский, что в диалектическом единстве «рост мостов — рост мостовиков» ему, командиру подразделения, отводится особое место, главная роль. Заботы командира о воинском и профессиональном становлении мостовиков разнообразны. Эффект личного контакта с людьми на рабочем месте Березовский считает одним из самых действенных средств воспитания. Командира ждут на объекте, и, когда он появляется на строительстве моста, что-то неуловимо меняется. Майор Березовский словно приносит на мост заряд энергии, который рождает у солдат новые силы, и появляется у мостовиков второе дыхание. Солдаты знают, что командиру достаточно взгляда, чтобы определить рабочее pastроение коллектива и каждого мостовика.

— Ефрейтор Реймов, — называет Березовский имя солдата, который загружает бетон в опору моста. И, наблюдая за тем, как ловко и умело работает солдат, командир ловит себя на мысли, что он помнит Реймова еще в то время, когда решалась судьба солдата: быть или не быть ему мостовиком. Ефрейтор Реймов сегодня называет себя мостовиком, и у него есть это право: он паводит в тайге не первый свой мост. Но строить их солдат стал не сразу. Сначала была работа в солдатской столовой. Ефрейтор Реймов не скрывает, что была она ему не по душе. Работа нужная, но не для него. Реймова звали мосты, тянуло к трудному делу. И не сразу попал он в солдатский десант, что работает на переднем крае строительства железной дороги. Настойчивость, упорное желание работать на самом трудном участке ему понадобились вначале для того, чтобы попасть в десант: строить в тайге доверено самым сильным и умелым. Настойчивость солдата покорила комбата. Командир не ошибся: ефрейтор Реймов доказал, что может работать в десанте.

Десант — слово героическое, оно звонко стучит в молодые сердца. Едва одели новобранцев в солдатскую форму, засыпали они комбата рапортами: «Направьте в десант». Построил комбат десантников. Обмундирование на них топорщится, вид нескладный, но глаза горят. Детский сад! Сейчас майор Березовский покажет им такое, чему всегда он удивлялся и никогда не перестанет удивляться. Когда он впервые увидел это — решил, что обман.

Быть этого не может! И внимательно осмотрел руки сержанта Бориса Жданкина — не они ли скрывают фокус? А Жданкин улыбался: «Повторить?» — «Если сумеешь!» И сержант, вот как теперь перед строем молодых солдат, топором разрубил спичку по торцу надвое. Две тоненькие пластинки унаги в разные стороны от прикосновения лезвия топора. Учитесь, молодые! Майор Березовский уважает сержанта Жданкина за серьезность и основательность, без которых нет хорошего мостовика. Мост построить — не нарисовать на ватмане. Паводят мосты не мальчишки, а солдаты, которые не прячутся от трудностей, а смело встречают их. Майор Березовский сразу увидел неустойчивую работу заместителя командира взвода сержанта Жданкина и поставил его на самый ответственный объект...

Называют этот объект мудрено: искусственное сооружение. Но солдаты зовут его проще — труба. Уложить 36-метровую, диаметром в полтора человеческих роста, трубу, чтобы пропустить воду под насыпью железной дороги, на крутом склоне сопки было непросто.

Когда снизу смотришь на трубу, шапка падает с головы. Майор Березовский любит этот момент, когда, удивленно задрав кверху головы, смотрят люди на необычное искусственное сооружение. Он любит эти минуты, когда непосвященные ломают голову: как все же смогли уложить солдаты трубу на крутом косогоре? Это удивление радует его, как артиста аплодисменты, как фокусника — восхищение зрителей. Насладившись удивлением, Березовский ведет вас к трубе. Идет он с завидной легкостью по сотни раз хоженной им крутой тропе, которая приятней для него самой ровной дороги. Комбат с веселым удовольствием наблюдает, как тяжело поднимаетесь вы вверх. Он радуется вашей недогадливости. Потом говорит слова, ради которых вел вас сюда:

— Оттуда спустилась труба.

И, восхищаясь вашим недоумением, показывает на вершину сопки.

Все было до удивления просто. Солдаты не полезли штурмовать сопку, они зашли с тыла, обогнули ее и по положому склону завезли на вершину сопки стройматериалы для монтажа трубы. А затем спустили их вниз.

Потом я узнал, что это была идея Березовского, по в тот момент, когда мы были на сопке, он не сказал о себе

ни слова. Комбат с удовольствием рассказывал о своих мостовиках.

— Дайте мне точку опоры, и я поставлю трубу, — шутит крановщик Иван Изотов.

Точка опоры была нужна всем строителям, но нужнее всех — автокрану, который был главным работником на укладке трубы. Для всех строителей — солдат, сержантов и офицеров — важно было пайти опору под ногами, закрепиться на отвоеванном у сонки скользком пятачке.

Опору для крана создали монтажники рядовые Изосимов, Горнберг, Лебедев. И самим солдатам надежной опорой стал их замкомвзвода сержант Борис Жданкин. У него пятилетний опыт монтажа на севере, где морозы студенее и зима крепче. С таким командиром мороз не страшен.

Котлован под трубу рыл бульдозер. Но когда до проектной отметки осталось полметра, машина сломалась. Сержант Жданкин первым взял в руки лопату. Солдаты — за ним. Замкомвзвода ценит подчиненных, которые не ждут команды: «Делай, как я!»

А потом пришло горячее время бетона. Нет для мостовика трудней, напряженней работы, которая приходит на стройку с бетоном. Нет для него счастливее минуты, чем та, когда рождается бетон. Даже окончание строительства моста или трубы не может сравниться с тем моментом, когда на объект пошел бетон. К мостовикам пришла страда. Забыли об отдыхе люди и машины. Словно из далеких первых пятилеток пришел на БАМ комсомольский призыв: «Даешь Бетон!» Словно буйный ветер первых комсомольскихстроек принес воинам семидесятых горячее дыхание жаркого труда. Майор Березовский не расставался с объектами. Он вместе со своими солдатами в трудный для них час. Он должен быть уверен, что бетон прочно схватывается в теле мостовой опоры. Только высокая температура делает прочным бетон. Только ударным трудом можно поддержать высокую температуру бетона. Горячий бетон мощные самосвалы стремительным потоком обрушивают в дымящуюся чашу котлована. К этому заранее готовятся, улучшают дороги, чтобы ни одна минута не задержала бетон в пути. Ведь в сорокаградусный мороз пстерянное в дороге время оставляет в кузове самосвала смерзшийся в камень бетон, который ничем не расколоть.

Пошел бетон! Для водителей рядовых Даниила и Владимира Вишинских нет теперь главнее заботы, чем быстрее доставить к объекту дымящуюся массу. Здесь уже нетерпеливо ждет их команда бетонщиков. Быстро, до последней капли очищают они кузова самосвалов. Ни крошки не должно достаться морозу. Секундам — счет! Требовательно сигналист новый самосвал — бетон должен идти непрерывной волной. Внизу, в котловане, орудует вибраторами команда сержанта Петра Марчака. Здесь тоже борьба за секунды. Надо сберечь тепло, которое еще хранит в себе бетон, и снова прогревать его. Чтобы сделать бетон прочным, строители сами проходят испытания на прочность и морозостойкость.

Мосты на БАМе строят интернациональные бригады. Сержанты Розумрот Раджабов и Петр Марчак, ефрейтор Виктор Смирнов, рядовые Владимир Семенюк и Нурмат Нематов отлично уживаются в солдатской палатке. И разве можно жить по-другому в тайге, где разливы рек до горизонта? Так много воды Розумрот и Нурмат никогда не видели. В Узбекистане всегда дорожили водой: вода дает жизнь солнечному краю. А здесь реки яростно выплескивались из берегов, разрушали построенное человеком. Когда Розумрот впервые увидел маленькую речушку, которую солдаты переходили, не замочив колен, и на которой предстояло навести мост, он рассмеялся:

— Мостик?

Неделю спустя сержант уже не смеялся. Он спешно уводил технику от заливавшей ее воды. Теперь Розумрот уже не удивляется высоко над водой взметнувшимся пролетам мостов. Он строит свой третий мост. Тайга учит солдат чувству высоты, без которого нет настоящего мостовика, умению смотреть уважительно на маленькие речки.

Известно, что крепость моста зависит от крепости его опор, и, чтобы мосты были прочными, фундаменты их «сажают» на скалу. Мощные опоры вырастают из скального грунта, но, когда его нет, опоры поднимаются из вечной мерзлоты, а мерзлота никогда не была союзником мостовика. Летом мерзлота плавает, «плачет», говорят таежники, и тогда хоть плачь мостовик.

Если опору посадить на мерзлоту, мост может дать осадку...

Сегодня на БАМе привычно строят мосты на мерзлоте, и немногие знают, чего стоил майору Березовскому

первый «мерзлотный» мост, который падо было паводить еще к тому же на пливунах. Соседи Березовского сумели «отказаться» от этого моста, но не в характере Юзика Леонтьевича уходить от трудного дела. Это был первый железобетонный мост майора Березовского, и весь опыт, все знания и профессиональное умение он отдал своему первенцу. Березовский не стал летом связываться с пливуном, он дождался, когда мороз сковал землю. Тогда он начал строить мост. Теперь пливуны не могли помешать строителям, и в этом был точный инженерный расчет майора Березовского. Строить падо было быстро, чтобы поднять опоры моста до весеннего паводка, «вылезти из воды», по выражению мостовиков.

Трудную науку мостового строительства солдаты постигали в работе. Учились прямо на объекте. Рядовой Нурмат Нематов до армии был слесарем. На строительстве моста определили его в плотницкую команду сержанта Розумрота Раджабова. Дали в руки топор, поставили задачу: научиться делать опалубку на опору моста.

Едва бригада сержанта Раджабова приступила к работе, ее немедленно вызвала на соревнование команда сержанта Бориса Жданкина. Для Жданкина и его подчиненных быть впереди в труде так же естественно, как для соперников — догонять их. Солдаты понимали, что соревнование — это как раз то, что необходимо им для успешного выполнения поставленной командиром задачи. На что рассчитывал Раджабов, соревнуясь с Жданкиным? Он знал, что Борис владеет несколькими строительными специальностями и что в команде его все солдаты под стать своему командиру. Сержант Жданкин без боя не отдаст первенства. Вступая в соревнование, Раджабов опирался на поддержку своих товарищей, на высокие обязательства, взятые его солдатами. Рядовой Нематов взял обязательство овладеть профессией плотника, и Раджабов понимал, что без его помощи земляку придется туго... Поэтому на объекте он поставил солдата рядом с собой, стал учить его плотницкому мастерству в ходе работы.

При подведении итогов команда сержанта Жданкина, как и всегда, была впереди. Но не проиграл и рядовой Нематов. Теперь он умело делал опалубку, и командир батальона вручил солдату удостоверение плотника.

Сколько таких, как рядовой Нематов, выросло в мостовом батальоне!

Ефрейтор Александр Оверст, готовясь к службе в армии, мечтал о высоком небе, а попал на строительство моста в тайге. Через год он сказал:

— Мне повезло. Повезло на трудную работу, хороших товарищей.

Но прежде чем солдат сказал эти слова, он с помощью комбата убедился, что работа мостовика в тайге нужна так же, как и труд летчика в небе.

Среди мостовиков у ефрейтора Оверста, пожалуй, самая яркая профессия. Он — газосварщик. Тысячи солнц зажигает за смену на берегу таежной реки Александр. И там, где сверкают зажженные им солнца, рождается горячий шов, крепости которого завидуют многие сварщики.

В тайге у Александра Оверста необычная работа. В большой мороз в металле появляются невидимые глазу микротрещины. Прежде чем положить шов, сварщик прогревает металл. Холод вносит свои поправки в огненную работу.

— У ефрейтора Оверста горячее время наступает в студеный мороз, — шутит майор Березовский.

Израненную в борьбе с лютым холодом строительную технику день и ночь возвращал солдат в рабочий строй. Ломались буровые снаряды: не смогли пробить насквозь промерзший грунт в котлованах, откуда должны были подняться опоры моста. Александр очень устал, но холода не чувствовал, словно законы зимы были не для него. Ефрейтор поднимал свой третий мост, позади остались два, и каждый мост был новой высотой, взятой солдатом. На каждом мосту Александр оставлял свой огненный след, свой рабочий автограф, в котором угадывался почерк мастера.

Сейчас ефрейтор Оверст стоит рядом с мостом и улыбается.

— Что нам стоит мост построить? — весело говорит он.

Опоры моста мощно поднимаются за его спиной. Кажется, они стояли здесь всегда — так устойчиво и уверенно несут они многотонные пролеты. Река торопливо бежала в своих берегах.

Разве только в сказке случалось такое. Былинные богатыри поворачивали вспять реки. Теперь это делают наяву строители БАМа. Река попалась капризная. Много неприятных минут принесла она мостовикам. Своенравная,

набухала дождями, выплескивалась из берегов. Смеялась над людьми, когда залила котлован под опоры моста. За три часа утопила подъездные дороги к мосту, которые строители отсыпали три дня. В тайге никогда не боролись с рекой. Но майор Березовский приказал откачивать воду из котлована и изменить русло реки, повернуть ее воды в обход растущих опор.

Что тогда было! Река бросилась на дамбу, просачивалась сквозь громадные камни, которые опрокидывали в воду мощные самосвалы, уносила грунт, стремилась прорваться в родные берега. Но уверенно шли вперед автомобили с грунтом, и река покорилась, повернула в русло, созданное человеком.

Солдаты не пустили воду в привычные ей берега и тогда, когда на всю округу обрушились дожди и началось наводнение. Они не испугались ледяной воды с горных вершин. День и ночь гудели насосы на стройплощадке, привычно чувствовали себя в высоких болотных сапогах сержанты Сергей Лошков и Розумрот Раджабов, рядовые Владимир Семенюк и Николай Огородник. Словно никогда другой обуви не носили.

Наутро воды в котловане не стало меньше. Но река словно испугалась стойкой уверенности людей, и вечером натиск ее был уже не так силен. В прежнее русло вернулась она, когда поднялись опоры моста. И только угрюмая сопка хранит память тех дней и ночей, из которых победителем вышел человек.

БАМ называют магистралью мостов. Но зимой здесь нет нужды в мостах. Зимой в тайге стараются ездить под мостами, по льду, сковавшему реки. На БАМе берегут мосты, готовят их к тяжелым испытаниям, которые приносят ледоходы.

Какие здесь ледоходы!

На БАМе строят хорошие мосты, но с наступлением весны тревожнее бьется сердце солдата железнодорожных войск: проснувшиеся от зимнего сна льды несут мостам беду.

...В то первомайское утро звон праздничного оркестра был заглушен громом. На небе ни облачка, светило яркое майское солнце. Оно вызвало движение внешних вод в реке, раскололо льды, погнало их на мост через таежную Быссу. На их пути, оберегая мост, встали ледорезы. Они грудью встретили навалившиеся на них льдины, остановили их движение. Но сзади напирали новые.

Заглушив звои военного оркестра, мощно грянул взрыв, давая понять, что борьба со стихией вступила в решающую стадию.

Начало борьбы за мост через таежную Быссу восходит к тому времени, когда, предупреждая грозящую ему опасность, на защиту моста встали воины-железнодорожники. Чтобы ослабить готовящийся натиск льда, вырубili лунки вокруг моста, начинили их взрывчатым веществом...

«Чистая вода» вокруг моста стала первой победой солдат. Но торжествовать было рано. Тревожно было на мосту. Как перед боем. Грозная тишина окружила солдат. Уровень воды в реке поднимался. Ждали движения льда.

Лед тронулся. Известие это прозвучало сигналом к «атаке». В «бой» двинулась команда взрывников во главе со старшим лейтенантом Борисом Балабановым. Задача, стоящая перед взрывниками, была предельно ясна: на дальних подступах к мосту уничтожить громадные льдины, сметающие все на своем пути. Одной из них удалось прорваться. Она остановилась в двух десятках метров от моста, уперлась в берег, грозя обрасти соседними льдинами, образовать мощный затор, готовый в любую минуту двинуться на мост.

Наступила бессонная ночь. Солдаты строили укрытия. Едва забрезжило, старший лейтенант Борис Балабанов, комгруппы ефрейтор Владислав Сорокин и отличник боевой и политической подготовки рядовой Николай Буценко, обвязавшись веревками вокруг пояса и соединившись ими с берегом, ступили на льдину, прощупывая крепость ее шестами. Высокие болотные сапоги не спасли от ледяной воды: вскоре на взрывниках сухой нитки не было. Солдаты начинили льдину зарядом. Взрывом раскололо ее пополам. Но ледяной затор остался...

Утром создалась критическая обстановка. Скованные ночным холодом льдины представляли потенциальную опасность. Теперь опасность стала реальной. Новый удар приняли ледорезы. И снова на помощь им пришли взрывники. Солдаты бросали заряды в ледяные заторы. При взрыве осколки разлетались на десятки метров, могли ранить... Вот когдагодились заранее построенные укрытия. Огромные льдины таранили ледорезы, пытаясь прорваться к мосту. Рядовой Николай Буценко предложил применить нацеленный взрыв. С одного берега на другой натянули проволоку, укрепили на ней каретку с зарядом. По команде с берега заряд опустили на лед. Направлен-

ный умелой рукой рядового Буценко, заряд сработал безотказно.

Борьба продолжалась. Лед снова пошел лавиной, круший — из притока реки. И все началось сначала. Тяжелые дни и ночи были у защитников моста. Для многих из них это был первый ледоход на БАМе. Первое боевое крещение, из которого солдаты вышли победителями.

...Майор Березовский рассказывал мне, что в час рассвета и заката, когда тайга просыпается или, устав за день от гула и грохота, напряжения рабочего дня, погружается в ночную дремоту, в тайге можно услышать песни мостов.

Я, как ни старался, ничего не слышал, кроме гула мостов под могучими машинами.

— Не горюй, — сказал майор Березовский. — Не каждому повезло строить мосты, не всякий услышит их песню.

Над звонкими таежными ручьями и капризными реками поднялись солдатские мосты. С высоты вертолета они могут показаться игрушечными. Но солдатам, построившим их, эти мосты дороже красавцев великанов, перекинувшихся через огромные реки, восхищающих нас своей гордой красотой.

Отслужив два года, уходя в запас, отправляясь в последний таежный рейс, солдаты останавливаются на мостах, прощаются с ними, как с дорогим человеком: гладят накат, колесоотбой, в последний раз осматривают мост, обыкновенный на вид, но памятный разлившейся под ним в августе рекой, поднявшейся к мосту, грозившей снести его. Все это прошло, все пережито. И верю я, слышат солдаты песню своих мостов, в которой пламя ударного труда спорит с жестокими морозами.

В дневнике офицера железнодорожных войск лейтенанта Федора Сидорова появилась запись: «Навели еще один мост. Последний на участке Ледяной—Этеркан. Самый тяжелый».

В середине сентября выпал снег — первый снег ранней зимы. Зима торопила солдат, грозила морозами. Комбат поставил жесткую задачу: в два дня закончить строительство моста. Настал день последний. Рано утром солдатская палатка была пуста: холодная печь и холодные стены. Решили сжечь за собой мосты: все солдатское имущество вывезли из палатки. Чтобы не оглядываться на тепло, забыть об отдыхе. В этот день мостовики сделали поч-

ти невозможное — дали 200 процентов плана. У лейтенанта Сидорова есть фотография с группой воинов на мосту. На снимке в воздухе видны солдатские пилотки. Мост построен.

Кто строит мосты, у того привязанность к ним, гордость за свою профессию остается надолго, часто навсегда. И вот уже разлучила человека жизнь с мостами, призвала к другому делу, но помнит он о своем первом деле, поднимает выше голову, преобразается, гордясь высоким званием мостовика. Лейтенант Сидоров, куда бы ни торопился, как бы ни спешил, обязательно остановится на мосту, осмотрит его прогоны: целы ли?

Целы! Издалека, за тысячи километров, с отличием окончив Симферопольское высшее военно-политическое строительное училище, приехал строить мосты на БАМе лейтенант Сидоров. Мог остаться у теплого моря. Не остался. И не жалеет об этом. Биографию надо начинать на БАМе, считает лейтенант.

Я не раз бывал у солдат-мостовиков. И всегда удивлялся капитальности, добротности, хозяйственности, с которой устроят они свой быт.

Ведь знают, что не год, не два жить им здесь — всего лишь несколько месяцев. Но делают все так, словно рассчитывают остановиться здесь по крайней мере на несколько лет.

Своих гостей мостовики обязательно поведут в баню. «Баньку» — говорят они. Банька — почти игрушечная, с парной. Она, пожалуй, главная достопримечательность временного военного городка. Вам непременно расскажут историю создания баньки. Она прежде других объектов поднялась в тайге. Предпочли баньку по известным причинам. Редкий солдат, намахавшийся в тайге топором, пройдет вечером мимо нее. Мостовики верят, что она исцеляет от усталости.

Жизнь в тайге тяжела, слов нет. Но когда на солдатском столе появляется кисель из голубики и пирожки с брусникой, рождается первобытный аппетит и забываются трудности. Это тонко подметил старшина мостовой роты прапорщик Молодов. Летом в тайге он организовал сбор грибов, в ручьях — лов рыбы. У мостовиков появился допнаек: уха, грибные супы. А потом солдаты решили построить свою пекарню. Мостовики рядовые Рязанов и Гусев стали пекарями. Первый блин вышел комом: тесто не взо-

шло. Лиха беда начало. Достали учебники по пекарному делу, изучили...

Первую бухку хлеба торжественно носили по всем палаткам. Каждый отламывал маленький кусочек, чтобы хватило всем. Вкус солдатского хлеба известен далеко за пределами городка. Гости мостовиков считают за честь увезти отсюда булочку хлеба — лучшего на десятки километров вокруг.

Нет теперь той первой пекарни на трассе, как нет и палаток, с которых начинался БАМ. Правда, одну палатку сохранили, теперь она стала музеем. Все в ней напоминает о том суровом времени, ставшем уже историей.

Есть в таких палатках прошлое, есть настоящее и будущее. Их прошлое озарено пламенем костров, ярко осветивших подвиги первопроходцев. Их настоящее шагнуло из прошлого. А будущее... Будут сплестись мальчишкам таежные костры и палатки. Новые мосты позовут в далекий десант молодые беспокойные сердца, в которых живет дух первопроходцев. И снова, как прежде, как и теперь, уйдут из обжитых мест мостовики, уйдут в суровую тайгу, куда еще не пришла дорога, на берег замерзшего ручья или реки, где привыкли ценить хлеб и тепло человеческого общения, где вырастет новый мост.

В. Леонов

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Вертолет завис на несколько секунд у земли, а затем с разворотом ушел в сторону синюющих сопок. На месте посадки остались разнокалиберные ящики да мешок с почтой. Письма, ставшие в наш век самым обычным и привычным явлением и все больше вытесняемые телефоном, здесь, на трассе БАМа, приобретают труднопередаваемую ценность.

Остались лежать до поры до времени у вертолетной площадки ящики с тушенкой, запасными частями, а мешок с почтой уже водрузили на пень, что повыше, и самый бойкий из парней в солдатской форме начал с шутками да прибаутками раздавать письма. При этом он не только называл фамилию адресата, но и место, откуда пришло письмо. А места эти были в Киргизии и Молдавии, Подмосковье и на Урале. Тысячи километров разделяют авторов писем, но объединяет их один адрес, начинающийся со слов «Байкало-Амурская магистраль».

ТРАДИЦИИ КРАСНЫХ КОМАНДИРОВ

Подразделение воинов-железнодорожников под командованием старшего лейтенанта Леонида Салищева было заброшено в эти заповедные места десантом на вертолетах. На строительстве трассы приходится часто сталкиваться с военной терминологией. И не потому, что трудятся здесь военные железнодорожники, а потому, что эти слова как нельзя лучше отражают дела и заботы стройки. Здесь вам не скажут, что отстали базы снабжения, а просто—отстали тылы. В ходу здесь и такие слова, как передовая, закрепиться, развернуться. Так вот подчиненные Салищева развернулись и закрепились на скромном пятачке, отвоеванном у нетронутой и нехоженой тайги. Кажется, совсем недавно это было. А уже вырос временный поселок, по зимнику пришла техника. По ближним сопкам ушла вперед просека, ведется отсыпка полотна.

Подчиненные старшего лейтенанта Салищева призывались в ряды Советской Армии тогда, когда по стране

вовсю гремела трудовая слава первостроителей Байкало-Амурской. И, как все восемнадцатилетние, они мечтали быть там, где встают великие дела. Можно понять радость ефрейтора Валентина Тарасова, Юрия Розмахнина, Валерия Золотарева, когда местом их действительной срочной военной службы стало строительство Байкало-Амурской магистрали.

Ефрейтор Валентин Тарасов. Призывался из Минска. Имеет специальность электрика. Добивался права поехать по комсомольской путевке на строительство Байкало-Амурской, да подошло время срочной службы. Был пескзанно рад, что служить придется на БАМе. С первых дней службы завел толстую тетрадь, где записывает каждодневные впечатления. В отдельные дни записей нет. Объясняет: «Шли тактико-специальные учения. Готовили участок притрассовой автодороги». На одном из листов поспешная запись: «Первый день работал слесарем-ремонтником. Это моя вторая специальность, приобретенная в подразделении. В нашем деле, как убедился, умение обращаться с металлом просто необходимо».

Воины железнодорожных войск. Каждый из них — это не только обладатель одной из десятков разнообразных специальностей, необходимых при строительстве и эксплуатации железных дорог, но и умелый солдат, хорошо владеющий и личным оружием, и тактикой, и еще многим, что нужно для боя. План, конечно, планом, но боевая и политическая подготовка для воинов-железнодорожников столь же необходима, как и специальная.

Когда в подразделениях, работающих на различных участках БАМа, проходят строевые смотры, с удовлетворением отмечаешь, что все движения у воинов-железнодорожников столь же отточены, как и у мотострелков. И нет скидки на таежные условия, трудности работы на вечной мерзлоте.

...Ефрейтора Леонида Шипковича найти удалось не сразу. Он был в нескольких километрах от поселка. Вел разбивку и привязку оси будущей железнодорожной насыпи. Работа ответственная, требующая знаний, точности, старания, опыта. Всего этого Леониду не занимать. Перед призывом на действительную военную службу он закончил железнодорожный техникум. Получил диплом техника-строителя железных дорог. Так что полученные теоретические знания он подкрепляет богатым опытом строительных работ на Байкало-Амурской магистрали.

Теперь Леонид с улыбкой вспоминает свои первые рабочие дни.

— Понимаете, — говорит он. — По учебникам все было просто и ясно. Это делается так-то, а то эдак. На строительстве же БАМа природные условия особенные. Почти везде вечная мерзлота. Наши учебники о таких условиях упоминали в самых общих чертах. Я сам довольно смутно представлял словосочетание «вечная мерзлота». Мерзлота — ясно, а тут еще и вечная. Это, знаете...

Ефрейтор Шипкович замолчал, видимо подыскивал слово поточнее. Но потом, подумав немного, предложил показать мерзлоте в ее натуральном виде. Прихватив лопату, мы отошли на десяток метров от возводимой насыпи и копнули на том самом месте, где буйно зеленела трава. Несколько энергичных взмахов, и лезвие лопаты звонко скользнуло по твердому. Под нетолстым слоем земли заискрилось то, что и зовется вечной мерзлотой.

Но даже она, эта вечная мерзлота, со всеми ее пустотами и наледями в самых неожиданных местах, не может остановить воинов-железнодорожников. Они буднично и надежно делают свое нелегкое дело. И как сказал поэт: «Здесь говорить привыкли прозой и в корень всех вещей смотреть».

Водители рядовые Павел Катков и Юрий Самохвалов рассказывали, как недавно отсыпанный участок полотна поглотила марь — проявление вечной мерзлоты. Нарушили в суете дел верхний слой земли. И вот результат. Начиная все сначала.

Бывая у воинов-железнодорожников на ближних и дальних точках БАМа, не перестаешь удивляться тому необычному духовному подъему, с которым работают на магистрали века вчерашние школьники и студенты, рабочие и колхозники.

С виду они не герои, эти солдаты БАМа. Но дела их иначе как геройскими не назовешь. И дело здесь не только в трудных условиях, а в самом подходе к делам совершаемым. Здесь стало нормой поведения делать то, что не укладывается в обычные нормы, понятия. Трудности — а их у строителей трассы хватает — не охлаждают «души прекрасные порывы». Наоборот. Они помогают каждому лучше понять себя, познать свои способности и возможности. И для каждого из воинов-железнодорожников БАМ — это не просто сложная, новая железная дорога, а

дорога в историю, которая пишется в наши дни их руками.

Вот строки из дневника рядового Валентина Тарасова: «Сегодня прошли двадцать первый пикет. Легко сказать, прошли. Сколько сил и умения положили, прежде чем смогли преодолеть небольшой на первый взгляд ручей. Зимой он неслышно журчит подо льдом, а весной взыграет полной водой — и уже не ручей, а речка на пути. В обязательствах записано: пройти этот пикет в конце месяца. Этот срок мы перекрыли на пять дней. У всех отличное настроение. Вон, оказывается, как много мы можем сделать».

Дух великой стройки. Для ее участников это слова, наделенные большим смыслом. И одним из его проявлений является масса стихов и песен, написанных самодельными поэтами. Дух великой стройки учит понимать прекрасное, в буднях видеть значительное. Ведь не могут просто родиться вот такие, например, строки:

Каждый день нас встречает
Вековая тайга.
У палаток ночами
Колобродит пурга.
Ни морозом, ни лесом
Нас нельзя испугать,
Нашей волей железной
Можно рельсы вязать.

Осень сюда, на север, приходит рано. Уже в августе тайга окрест тронута первыми, пока робкими красками осени. А в октябре по всему чувствуется дыхание приближающейся зимы. Спешат в эти дни механизаторы, отсыпаящие насыпь под железнодорожное полотно. Прихваченная морозом земля может создать немало трудностей в самом недалеком будущем. Потому и спешат бульдозеристы рядовые И. Владыко, Ю. Зюбе, В. Казак. Каждый из них зарекомендовал себя отличным специалистом. Соревнуясь под девизом «Сегодня — рекорд, завтра — норма!», они достигли высоких результатов. Каждый из механизаторов имеет по тысяче и более кубических метров разработанного сверх плана грунта. На строительстве магистрали привыкли к словам с приставкой «сверх». Такие слова присутствуют в каждой сводке с итогами работы за истекшие сутки.

В подразделениях железнодорожных войск, находящихся на Восточном участке БАМа, несут действитель-

ную военную службу специалисты самых различных, по крайне необходимых на строительстве магистрали профессий. И что характерно. Многие воины уже в армии приобрели эти сложные профессии. Вот, к примеру, ефрейтор Юльчибай Холматов. До призыва в ряды Советской Армии работал чабаном. И не было у парня даже мысли, что придет время и будет он строить крупнейшую железнодорожную магистраль, что станет лучшим путем Восточного участка Байкало-Амурской. Под стать Юльчибаю и его товарищи по подразделению. Это они обратились к воинам-железнодорожникам, строящим северный Транссиб, с призывом «Каждому километру БАМа — комсомольскую гарантию качества».

Настроение и чувства воинов-железнодорожников как нельзя лучше отражают слова, вышитые на знамени комсомольско-молодежной трудовой эстафеты, прошедшей по Байкало-Амурской магистрали, посвященной 60-летию ВЛКСМ: «Эстафету рожденных бурей, закаленных, как сталь, мы продолжим сегодня, строя Байкало-Амурскую магистраль».

И они с честью продолжают героическую трудовую эстафету строителей Комсомольска-на-Амуре, Турксиба и Печорской железнодорожной магистрали. Многое сделано на Восточном участке, но немало еще предстоит сделать. Вершат эти, даже по самым скромным меркам, великие дела простые парни в солдатской форме с эмблемой железнодорожных войск. Сами же они не замечают всей громадной значимости своих дел. «Что тут особенного? — удивляются они. — Служим, как положено».

Вот один из героев БАМа — Николай Полуниченко, экскаваторщик. Сержант запаса. Когда мне впервые довелось встретиться с Полуниченко, он был младшим сержантом срочной службы. Затем стал сержантом и продолжал возглавлять экипаж экскаватора. Помнится встреча с Николаем за несколько месяцев до его увольнения в запас. В тот день он получил письмо от родителей. Они интересовались дальнейшими планами сына, писали, что уже подыскали ему интересную работу. Сказав об этом, Николай как-то многозначительно хмыкнул. И мне показалось, что на этот счет он имеет свое твердое мнение. Николай передал мне письмо и попросил опустить его в почтовый ящик в городе. Так, мол, быстрее дойдет. Адрес на конверте был родительский. Перехватив мой взгляд, Николай сказал:

— Вот решил внести ясность. Пишу, что после увольнения в запас останусь работать на БАМе.

Просьбу Николая я выполнил, а потом журналистские пути-дороги на несколько месяцев увели меня от таежного поселка, где нес службу сержант Николай Полуниченко. От товарищей узнал, что Николай действительную срочную службу закончил и остался работать в родном подразделении. Кстати, осенью 1978 года Николай выполнил личную пятилетку, а к 1980 году решил выполнить еще один пятилетний план. Свое слово Полуниченко сдержал.

Как-то раз дела привели меня в кабинет политработника Василия Филипповича Бойко. Я узнал от него много интересного о работе воинов-железнодорожников. Это было через несколько дней после знаменательного для всех строителей Байкало-Амурской магистрали события — значительно раньше намеченного срока был сдан в эксплуатацию Дуссе-Алиньский тоннель. Первый на всем протяжении БАМа. Василий Филиппович предложил побывать в подразделении офицера Владимира Митрофановича Нестеренко. Это его подчиненные поставили последнюю точку в громадном объеме работ по подготовке тоннеля к сдаче — уложили стальное полотно.

В подразделении В. Нестеренко я знакомился с людьми, планами, отчетами. Всем тем, что дает представление о делах настоящих и будущих. Владимир Митрофанович раскатал на столе миллиметровку, на которой был нанесен план участка магистрали, где ведутся работы. Линия, обозначающая магистраль, петляла по квадратам, делая замысловатые кривые. Их набиралось около двух десятков.

— Вот эти симпатичные на чертеже кривые доставляют нам немало хлопот, — сказал Владимир Митрофанович. — Посмотрите сами. Только наберут монтеры пути темп, а здесь — кривая. Сразу возрастает объем ручного труда, а производительность падает. Но ничего, за Дуссе-Алинем легче. Значительно больше прямых участков.

И вот наша мотодрезна устремилась по БАМу на восток. Первые два десятка километров — и не меньше десятка кривых. Тех самых, о которых говорил Нестеренко. Мелькают станции, которые не отмечены еще ни на одной карте: просто вагончик, который служит и станционным и жилым помещением. А вокруг — буреломная дальневосточная тайга. Только изредка нарушит устояв-

шуюся тишину гул тепловоза, доставляющего платформы со звеньями пути туда, на Дуссе-Алинь.

Останавливаемся недалеко от станции Солохи. Подчиненные старшего лейтенанта Виктора Страдымова ведут подъемку путей. Они — как второй эшелон. А передовая уже за топнелем.

Среди тех, кто трудится на этом участке, немало отличников боевой и политической подготовки, прекрасных специалистов. О них сохранились короткие записи в путевом блокноте.

Заместитель командира взвода сержант Сахиб Пашаев. До службы в армии Сахиб закончил железнодорожный техникум и теперь в полной мере применяет полученные знания. Сержант Пашаев в отсутствие командира уверенно руководит работой взвода. Во многом ему помогают навыки, которые он приобрел здесь, на БАМе. Это и опыт индивидуальной работы с подчиненными, и способность не терять присутствия духа в трудных ситуациях, и конечно же высокая специальная подготовка.

Ефрейтор Александр Шешуков пришел в железнодорожные войска уже опытным путейцем. Он имеет четвертый разряд, что позволяет ему успешно работать с приборами по выправке пути. Для этого недостаточно только практических навыков, нужно еще и хорошее знание математики. Все это у Александра есть. Подразделения железнодорожных войск ныне снабжены самыми разнообразными приборами и техникой, которые требуют от воинов постоянной вдумчивой учебы.

Обеденный перерыв. Со старшим лейтенантом Виктором Страдымовым беседуем о жите-бытье.

— Нелегка жизнь строителя железных дорог, — говорит Виктор. — Мы чаще всего идем по необжитым местам. А это, согласитесь, ставит немало проблем, больших и малых. Тут тебе организация и работ, и быта. И то и другое важно. Дислокация у нас сейчас временная. Скоро уйдем дальше. Но и здесь мы постарались создать для воинов условия не только для продуктивной работы, но и отдыха. Имеем кинопередвижку, небольшую библиотеку. Только с книгами туговато. У нас есть почти все русские классики, а вот произведений советских писателей мало-вато.

Накануне моего приезда подводились итоги работы за месяц. Подчиненные старшего лейтенанта В. Страдымова выполнили план на 107 процентов. Неплохой показатель.

Участники довоенного строительства БАМа вспоминают, что техники в то время было крайне мало. Большинство операций приходилось выполнять вручную. У воинов-железнодорожников, строящих БАМ в наши дни, много самой совершенной и разнообразной техники: шпалоподбивочные и путерихтовочные машины, электрические и пневматические молотки... И работают на этих сложных механизмах обычные ребята.

Трасса! В моей квартире висит большая карта Байкало-Амурской магистрали и прилегающих к ней районов. Красная пунктирная линия прочертила ее через мари и болота, сопки и бурные реки. Карта подготовлена и отпечатана всего-навсего год назад, но она уже безнадежно устарела. Воины-железнодорожники, работающие на Восточном участке БАМа, соединили стальными рельсами Ургал и Комсомольск-на-Амуре, станцию Алонка и поселок Воспорухан. Возможности полиграфии уступают бурным темпам строителей БАМа.

...Станция Ургал, выражаясь военным языком, бывшая еще не так давно передовой, ныне стала глубоким тылом строителей магистрали. Сюда же, в Ургал, съезжается по утрам шумливая детвора с ближних и дальних таежных полустанков, где несут службу их отцы — офицеры железнодорожных войск.

Ранним утром, когда мороз бывает особенно крепким, яркие фонари кажутся в морозном тумане недоспелыми лимонами, висящими в чернильной темноте уходящей ночи. Столбик градусника по ночам опускается за минус пятьдесят. В такие дни будущая трасса тонет в плотном морозном тумане. Полуденное солнце с трудом пробивается к стылой земле, на которой развернулась небывалая по масштабам стройка.

Рабочий день Константина Дмитриевича Курочкина начинается с изучения итоговой сводки за прошедшие сутки, в это же время решаются не терпящие отлагательства дела.

К журналистам Константин Дмитриевич относится доброжелательно, но в беседе говорит только о подчиненных. О себе почти ничего. Ознакомившись с целью командировки, он предлагает побывать в хозяйстве майора-инженера В. Байдака. Фронтowej лексикон и здесь в почете. На трассе БАМа часто приходится встречать указатели — хозяйство такого-то. Водитель юркого УАЗа,

кивнув на сбежавшуюся вдаль группу домиков и вагончиков, сказал привычно: «Хозяйство майора Байдака».

Промелькнул дежурный по КПП, и машина замерла у штаба. Под него отдано несколько вагончиков, в которых разместились службы и отделы.

Владимир Григорьевич Байдак — командир молодой, но успел пройти почти всю служебную лестницу офицера железнодорожных войск. В 1971 году закончил Военную академию тыла и транспорта, участвовал в строительстве разных дорог. Имеет солидный практический опыт. Под стать ему и другие офицеры.

Рассказывая о роте, которой командует старший лейтенант Василий Кузьменков, Владимир Григорьевич подчеркнул — они идут впереди всех. И тут же пояснил: личный состав роты возводит мосты и другие искусственные сооружения. На БАМе можно часто услышать слова «голова трассы». Ее основу составляют механизированные комплексы по укладке пути, но впереди «головы» идут мостовики.

Монтеры пути меряют магистраль километрами, а строители искусственных сооружений — пикетами. Василий Кузьменков и его заместитель по политической части Юрий Макаров во время нашего разговора называли номера пикетов. Для них это не просто точки на карте. Это материальное воплощение в мосты и водопропускные трубы труда воинов-железнодорожников, возглавляемых ими.

Кстати сказать, за успехи в социалистическом соревновании подразделению вручен символический ключ от Восточного участка БАМа. Знаменательно. Они ведь в прямом смысле открывают магистраль.

Если непосвященный заглянет в строительную документацию, что выдается роте, то сможет встретить прозаическую запись: смонтировать водопропускную трубу на таком-то пикете...

Одному из пикетов в этом смысле повезло. Проза обошла его стороной. Подразделению старшего лейтенанта В. Кузьменкова предстояло построить на нем монолитный железобетонный мост на двух опорах в сжатые сроки. Вчерне котлованы под опоры решено было подготовить взрывом. Взрывники сработали чисто. Но после взрыва котлованы заполнили грунтовые воды. Тогда применили испытанный на БАМе способ — вымораживание. Этим методом рядовым Малхазу Рухадзе, Олегу Мостюку,

Сабеху Джабарову, Роману Маиху и их товарищам удалось очистить котлованы и подготовить их для бетонирования.

Согласно технологической карте, опоры возводились из монолитного бетона. А это означает непрерывность его укладки в течение многих часов.

Вот в это время и начались тактико-специальные учения (ТСУ), во время которых ставились задачи в кратчайший срок уложить бетон и вывести опоры до нужной отметки.

В лютую стужу шел и шел бетон. Его нужно было не только уложить теплым, но и сохранить это драгоценное тепло до тех пор, пока материал не возьмется. В трудные моменты выручала солдатская смекалка. Придумывали самые разнообразные способы обогрева бетона. В результате получился монолит отличного качества.

Слушая рассказ об этом обычном для воинов-железнодорожников пикете, невольно подумалось, как быстро мушают юноши здесь, на БАМе.

На другом пикете предстояло уложить водопропускную трубу. И вновь, который уже раз, основным противником оказалась вода. Отвести в сторону текущий ручей никак не удавалось — мешала болотистая пойма. Три насоса еле успевали ее откачивать из котлована. В таких условиях нужно было произвести монтаж и гидроизоляцию. Пришлось несколько часов работать в холодной воде. Особо отличился старшина роты младший сержант Ролан Перцхалава. Он возглавил особо трудный участок работ. Никто не спасовал, никто не пожаловался, что трудно.

Быть может, именно этот эпизод вдохновил ротного поэта младшего сержанта Сергея Кудинова на такие строки:

В труде и заботах прошел этот год.
Мы двинули трассу немного вперед.
Нам дали приказ, мы ответили «Есть!».
Так будет всегда — это ротная честь!

Но не только работой наполнены будни военных железнодорожников на БАМе. В их распорядке дня строевая и огневая подготовка, политические занятия. Можно с уверенностью сказать, что воины-железнодорожники чувствуют себя на строевом плацу так же уверенно, как и на работе. По утрам окрестные сопки оглашает призывный звук трубы — «Подъем!». Начинается новый день.

Для молодых солдат, недавно вставших в армейский строй, он будет наполнен изучением оружия, приемов огневой подготовки. Тому, кто прослужил около года, нет ничего проще, чем снарядить магазин к автомату. А новичкам для этого нужно приобрести сноровку, быстроту, внимательность. Так и идут рядом два цикла учебы — умение строить мосты и надежно держать боевое оружие. Пройдет совсем немного времени, и нынешние молодые воины овладеют всеми армейскими премудростями. Станут классными специалистами. И в этом им помогут старшие товарищи — офицеры. Такие, как Василий Кузьменков, Юрий Макаров, Олег Бобровский, Станислав Павлюк. Все они люди разносторонних интересов и увлечений, прекрасные руководители и организаторы.

У старшего лейтенанта Василия Кузьменкова уже солидный опыт строительства железных дорог на севере. Его он щедро передает подчиненным.

Нельзя не сказать доброе слово и о заместителе командира роты по политчасти Юрии Макарове. Он немало сделал для сплочения коллектива. Использовал для этого не только призывную силу слова, но и личный пример. На самых трудных участках видят его воины-железнодорожники и говорят с любовью: «Наш комиссар». Традиции красных командиров продолжают.

Вечерами дольше всех электрический свет горит в командирском вагончике. Идет планерка на завтра, обсуждаются дела дня минувшего. Покончив со всеми вопросами, офицеры шумно выходят на свежий морозный воздух. Лунный свет заливал все вокруг, а над недалекой сопкой повис ковш Большой Медведицы. Завтра снова работа, завтра снова вперед.

ЛАУРЕАТ

Самолет летел на восток, навстречу новому дню. В одном из кресел сидел офицер в новеньком мундире с сияющими звездочками на погонах. Лейтенант Евгений Зуев направлялся после окончания Высшего училища железнодорожных войск и военных сообщений имени М. В. Фрунзе к месту службы — на строительство Байкало-Амурской магистрали.

Приглушенный гул турбин не мешал думать о своем. Вспоминалось училище, ставшее за годы учебы родным, сокурсники. В 1973 году Евгений вступил в ряды КПСС.

На третьем курсе, когда стало известно о начале строительства Байкало-Амурской магистрали, курсант Зуев написал рапорт с просьбой направить его после окончания училища на сооружение БАМа. В училищной библиотеке нашел и прочитал всю имевшуюся литературу о районах, где пройдет магистраль, крае, который весь в движении. Многие понятия Евгению помогли воспоминания бамовцев 30-х и 40-х годов.

При выпуске желание лейтенанта Зуева было учтено. Он получил направление на строительство БАМа. Хабаровск встретил молодого офицера буйной зеленью, многолюдьем улиц. Но его путь лежал дальше. Туда, где высадились десанты воинов-железнодорожников — в тайгу.

БАМ для лейтенанта Зуева стал школой становления как специалиста, офицера. Многому пришлось учиться молодому командиру взвода. Одно дело училище, где рядом опытные преподаватели, и совсем иное здесь — на магистрали. Здесь нужно в кратчайшие сроки выполнять технические задачи, решать которые еще никому не приходилось, уметь работать с людьми. А они все разные.

Запомнился Евгению рядовой Г. Гришечкин. Несколько воинских специальностей сменил парень, пока не попал во взвод лейтенанта Зуева. И тут на первых порах все у него шло, как говорится, наперекосяк.

Исподволь, незаметно командир взвода приучал солдата к самостоятельности, не забывая отмечать первые его скромные успехи. Почувствовав доверие, воин потянулся к технике, что не преминул подметить офицер. Через некоторое время рядовой Гришечкин стал водителем передвижной мастерской. Увольняясь в запас, он горячо благодарил командира взвода за душевную теплоту, чуткость. А что может быть для молодого офицера дороже простых слов солдатской благодарности, сказанных от души.

Но не только психологические задачи успешно решал лейтенант Зуев. Стройка на вечной мерзлоте, да еще в зимнее время, сопряжена со многими техническими трудностями.

Делал, к примеру, взвод перетяжку звеньев на одном из перегонных. Работа велась двумя кранами. И вот в ночную смену, которой руководил лейтенант Зуев, на одном кране произошла авария. Что делать? Можно было бы, конечно, прекратить работы, и никто не осудил бы офицера за это, но тогда выполнение сменного задания сры-

валось. В сорокаградусный мороз войны-железнодорожники все же устранили неисправность. Это легко сказать — устранили. А сколько пришлось потрудиться, припомнить подобных случаев из практики железнодорожного строительства... Да и солдатская смекалка сыграла свою роль. Когда пришла смена, кран уже действовал, и можно было продолжать перетяжку звеньев.

Будни великой стройки. Соседство этих слов оправдано. Действительно, Байкало-Амурская магистраль не знает себе равных ни по условиям, ни по срокам строительства. А будни? Будни — это дневные и почные смены, работа до твердых мозолей на руках, сознание личной причастности к большому, нужному делу.

...Вернувшись из Москвы, где ему присвоили звание лауреата премии Ленинского комсомола, лейтенант Евгений Зуев вновь окунулся в дела, которых с каждым днем было все больше. Ведь впереди у офицера и его подчиненных десятки труднейших километров на пути к океану.

ОТЕЦ И СЫН

Запись в моем путевом блокноте гласила: «Экипаж бульдозера в составе отца и сына Калантырских одним из первых в поселке Алонка рапортовал о выполнении плана юбилейного года. Сын Александр — сержант железнодорожных войск. Сменное задание выполняет на 140 процентов».

С Иваном Федосеевичем Калантырским и его сыном воином железнодорожных войск Александром Калантырским впервые мне довелось встретиться на первом слете победителей социалистического соревнования военных строителей БАМа, проходившем в Хабаровске.

Помню гром аплодисментов, которыми приветствовали собравшиеся Ивана Федосеевича, когда летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза полковник В. Г. Лазарев вручил главе семейного экипажа именные золотые часы.

О том, как попал на БАМ, Иван Федосеевич много рассказывать не любит. Жили, мол, тихо, мирно. Александра проводили в армию. Вскоре получаем письмо с сообщением, что служить будет не где-нибудь, а на строительстве Байкало-Амурской. Мы к этому времени много о ней слышали. А тут что-то меня задело, растревожило. Чувствую, силенка есть, на здоровье не жалуюсь — грех сидеть вдали от такого дела. Прибыл я по Сашкино-

му адресу. И прямым ходом к командиру — так, мол, и так. Он сначала удивился, а потом дал «добро». Предложили должность бульдозериста. Сын вызвался в помощники.

Семейный дуэт с первых дней заявил о себе, захватив лидерство в социалистическом соревновании — начал выполнять по две нормы за смену. А грунт в этих местах наивысшей категории трудности. Добавьте к этому морозы под пятьдесят градусов.

Семейный экипаж не живет сегодняшним днем, а думает о будущем. Уже решено, что Александр после увольнения в запас остается работать с отцом. Отец и сын решили закончить вместе стройку, дожидаться первого поезда.

Рассказ о семейном экипаже будет не полным, если не упомянуть еще об одном человеке — Антонине Георгиевне Калантырской. Одному она приходится женой, другому матерью. На ней лежит забота об экипировке и горячем обеде во время смены. Как и положено, у Антонины Георгиевны есть звание — семейный старшина.

ГДЕ ТЕЧЕТ ЗАХАР-РУЧЕЙ

Еще одна запись в путевом блокноте: «Зимник. У обочины столбик с фанерной табличкой, на которой краткая надпись: «На Воспорухан». Мимо, не притормаживая, проносятся мощные КраЗы. Зимник пробит недавно, и поэтому столь интенсивен поток машин. Везут самое необходимое — ящики с консервами, мешки с крупой и мукой, различные строительные материалы. Все вперед, где обустривается десант, пробившийся сквозь буреломную тайгу. Механизаторы организуют разработку карьеров».

Через два года довелось мне вновь оказаться в этих местах. Многое изменилось. И прежде всего нет зимника, того самого, что выручил воинов-железнодорожников в их первую бамовскую зиму. Есть вполне приличная притрассовая автодорога. Той таблички не сохранилось. А жаль. На месте бывших палаток стайка добротно срубленных домов, а меж ними собранные из деревянных панелей магазин, столовая, медицинский пункт, школа, детский сад. Это временный городок воинов-железнодорожников.

Открываю блокнот и читаю фамилии: старший сержант Загир Шабанов, ефрейтор Владимир Федотов, рядовые Михаил Котов, Николай Титов и другие.

В одной из производственных сводок попалась фамилия бригадира В. Федотова. Поинтересовался, как зовут. Еще раз заглянул в список. Точно — Владимир, а дополнительно сообщалось, что он ефрейтор запаса. Стал выяснять подробности.

Оказалось, что мой знакомый Владимир Федотов уволился в запас и возглавил бригаду, созданную из бывших воинов-железнодорожников. В нее вошли и Загир Шабанов, и Михаил Котов, и Николай Титов с товарищами. Они, как и прежде, были на передовой и никому не желали уступать этого почетного права.

Знакомые политработники не раз говорили, что, едва подразделение обживется на новом месте, переведет, как говорится, дух, начинают поступать заявления с просьбой направить на самый трудный участок. Чем это объяснить? Очевидно, тем, что в железнодорожных войсках служат люди, которым как воздух нужен накал и напряжение борьбы. Борьбы с капризами природы. Потому и рассказывают они о первых палатках и ночных кострах с улыбкой бывшего человека. И эти таежные костры, как мне кажется, — символика их неукротимого, жаждущего подвига духа. Однажды пришлось даже услышать фразу: «Настоящий мужчина должен поработать на БАМе».

Но не одной работой наполнены сутки воинов-железнодорожников. Они умеют весело отдыхать. Большой популярностью пользуется вокально-инструментальный ансамбль «Голубой экспресс», руководит которым оператор звенобазы рядовой Александр Ченегин. Песни многих самодельных авторов стали известны среди строителей магистрали благодаря «Голубому экспрессу». Тепло принимают зрители концерт ефрейтора Владимира Черемных, солистку Валентину Салынкину. «Голубой экспресс» неоднократно занимал призовые места на различных творческих конкурсах.

Сержант Александр Конюховский занимается резьбой по дереву. Его работы экспонировались на различных выставках. И таких увлеченных людей среди воинов-железнодорожников большинство. Возможно, сама обстановка великой стройки, небывалый трудовой энтузиазм ее участников стимулируют проявление тех или иных способностей у строителей БАМа.

Владимир Гузий недавний воин. На строительстве трассы стал не только электриком, но и поэтом. В его творческом активе есть такие строки:

На судьбу не роищу,
 не ругаюсь,
В паркете начищенном
 не отражаюсь.
Меня отражают таежные
 реки,
И чай в стылой кружке,
И рельсы в разбеге.
И сам я, из рослой тайги
 выбегая,
Весь мир отражаю
И все принимаю.

Вот сейчас, когда надо ставить последнюю точку, в памяти возникают обветренные, мужественные лица воинов-железнодорожников. Тех, кто привел в эти дни стальную магистраль к поселку Алопка и на входных стрелках впервые зажег зеленый свет светофора. Тех, кто досрочно закончил сооружение Дальневосточного железнодорожного кольца. И так хочется верить в новую встречу.

В. Макаров

БАМОВСКИЙ ХАРАКТЕР

ПРИМЕТЫ НОВОГО

Когда попадаешь в места, где бывал раньше, невольно сравниваешь: как было и как стало. На Восточном участке БАМа я был больше года назад. И вот вторая поездка.

...Неподалеку от таежной речушки расположились воинно-железнодорожники — цель моего посещения. Рядом — сопка. В прошлом году сопка имени не имела. В этом — она уже с именем. Про нее сложили песню. Ее исполняли по хабаровскому радио.

А насыпь БАМа я увидел так: мы ехали из Чегдомына по разбитому зимнику. Машину бросало и заносило, норовило перевернуть. После многих километров езды и открылась она, насыпь БАМа. Там, где мы ее увидели, она, с изяществом выказывая крутой и мощный бок, плавно поворачивала и устремлялась строго на восток, через десятки уже построенных мостов, к океану. Заснеженная тайга, непроходимые сопки и, как упавший с чистого неба, инверсионный след быстрокрылого самолета.

Сколько же потребовалось от человека смелости, мужества, стойкости, чтобы не в небе синем, а здесь прочертить этот изящный и вдохновенный след века!

Об этом я и сказал ехавшему в машине подполковнику Александру Николаевичу Матюнину. Он согласился, заметив:

— Да, здесь романтика есть. Но сегодня не обойтись, как говорится, и без прозаизмов. Дела-то теперь пошли все инженерные...

Сегодня в этих местах солдаты накрепко пришили к шару земному двести километров тяжелых, специально сделанных для БАМа рельсов. Двести километров главного пути готово! И пошла песня — песня колес по бамовским рельсам. Сейчас солдаты и офицеры говорят о притрассовой автодороге длиной в несколько сот километров. С сооружением ее откроется сквозное автомобильное движение до Комсомольска-на-Амуре. Она позволит взяться за отделку главного железнодорожного пути сразу

на многих сотнях километров. С ее помощью окажется доступен проход тяжелой строительной техники к новым местам работы, темпы всего строительства значительно возрастут.

В расположении воинов-железнодорожников я не застал многих из тех, с кем встречался в прошлом году, — разъехались по новым точкам.

У сегодняшнего командира А. Матюнина в кабинете все добротное, все — для работы обстоятельной, аналитической.

Матюнин молод. Он — потомственный железнодорожник. Дед был на Рязанщине железнодорожником. Отец служил в железнодорожных войсках. Подполковник окончил в свое время военное училище, институт инженеров железнодорожного транспорта. Тогда же сдал кандидатские экзамены. От «чистой науки» отвлекли вначале мосты, которые надо было возводить на одном из объектов транспортного строительства. Теперь — БАМ.

На совещании, которое проводил Матюнин, речь шла о плановых накоплениях, о том, как производится анализ себестоимости выполненных работ, из каких источников складываются, куда направляются амортизационные отчисления...

Вспомнились заботы первого бамовского командира. Решали проблемы другие. Они были и проще и сложнее. Проще потому, что лишь начинали и самая ответственная стройка была — палатки. Сложнее потому, что первым всегда все сложнее. Теперь настольная книга у командира — толстенный фолиант, — в которой есть все про оперативное планирование и учет, рядом еще книги — разного рода разработки по экономике строительства...

И я понял — на Восточный участок БАМа пришло что-то новое, чего здесь раньше не было. Уже не нашел в расположении части ни одной палатки, ни одного вагончика. Солдаты живут хотя и во временной, но теплой казарме, семьи строителей — в домах. Стройка БАМа сделала крутой виток по восходящей.

Бросилось в глаза, что и ведение «операций», нынешний стиль работы заметно отличаются от того, как это делалось год-полтора тому назад.

В кабинете Матюнина на стене — три простыни из ватмана, три подробнейших плана. Один — на месяц работ, другой — на полгода, третий — перспективный. В планах предусмотрено и с математической точностью просчи-

тано все: сколько выдержат машины — о том, сколько сегодня здесь машин и механизмов, будет сказано ниже, — учтен также рельеф каждого метра трассы и грунт под каждым ее метром, капризы природы и расторопность снабженцев. Наступило время сложных и тонких управленческих задач — пришли такие, как Матюнин. С чего начал он? Произвел детальный экономический анализ каждой производственной позиции.

На основе многочисленных данных, хронометража и расчетов, исследования грунтов по всему своему участку трассы выяснил, сколько и чего нужно на кубометр грунта в разных карьерах, в разных условиях работы механизмов. Анализы делались не вообще, а исходя из конкретных производственных условий, посезонно, ежемесячно, посменно. Открылась картина: у одних кубометр грунта, например, оказывался дороже сметной стоимости, у других — дешевле, открылось и многое другое...

По мере поступления результатов анализа все полнее вырисовывалась общая картина работ. Предметом обсуждения на открытых партийных собраниях стали: воспитание инициативы у воинов — строителей БАМа, совершенствование общего стиля деятельности. С большим пристрастием начали считать каждый народный рубль.

И уже к Матюнину стали обращаться не только с просьбами, а и с предложениями: как улучшить, как усовершенствовать, как добиться большей эффективности. Люди ярко проявляли свои способности.

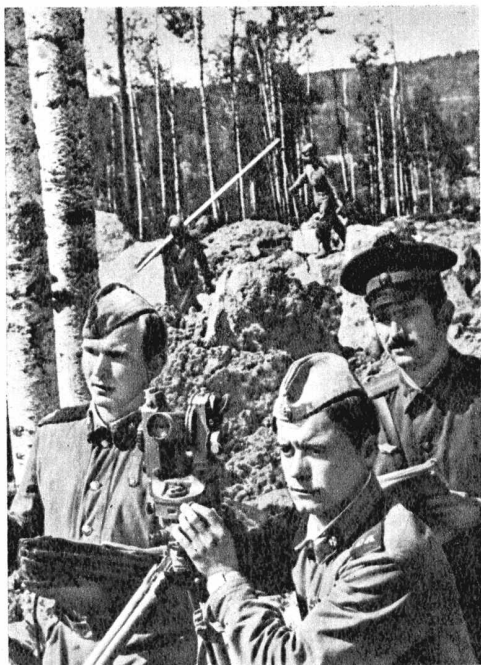
Тогда-то и появился приказ Матюнина, какого никто здесь раньше не издавал. Командир приказывал взять на производственный план показатели прибылей. Это значит — коллектив, уверовав в успех, перестал вести разговор о возможности выполнения плана, повел разговор о большем — о перевыполнении плановых заданий, повышении рентабельности всего хозяйства на основе инженерного анализа и расчета.

— Если не знать, как «взять» рентабельность, значит, не уметь управлять людьми и распоряжаться механизмами, — говорил тогда в кабинете Матюнин.

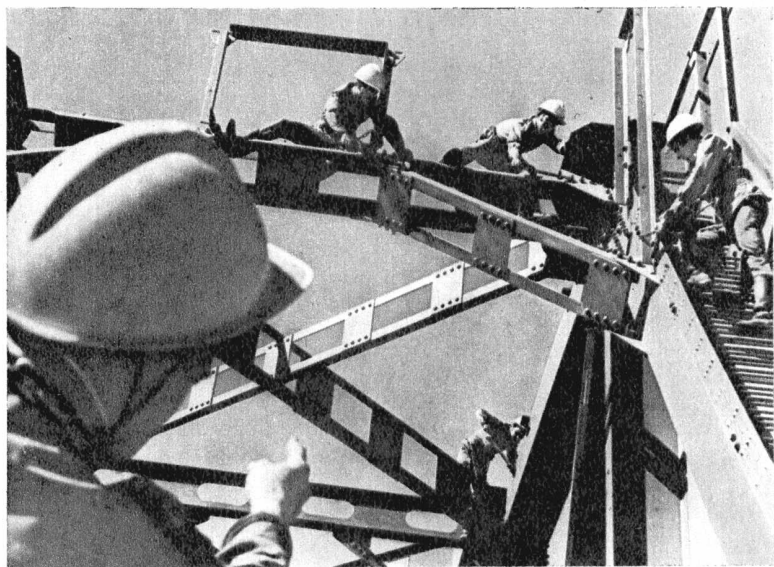
Приобщение всего личного состава к экономической учебе обернулось совершенно конкретным — оказалось, что при «теоретике» (так кое-кто за глаза называет Матюнина) построили гораздо больше и лучше, чем некоторым казалось возможным.

Рабочий день командира, как огромные качели: то

Здесь пройдет
Байкало-Амурская
магистраль



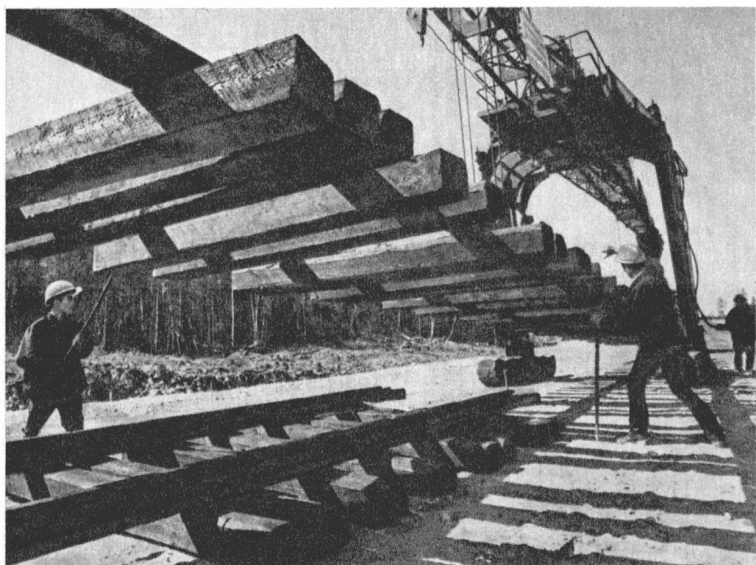
Ведется монтаж
пролетных строений





Воины-мостовики —
передовики
соревнования

Звено за звеном
укладывается путь





Секретарь парторганизации батальона лейтенант Н. Краснов беседует с комсомольскими активистами

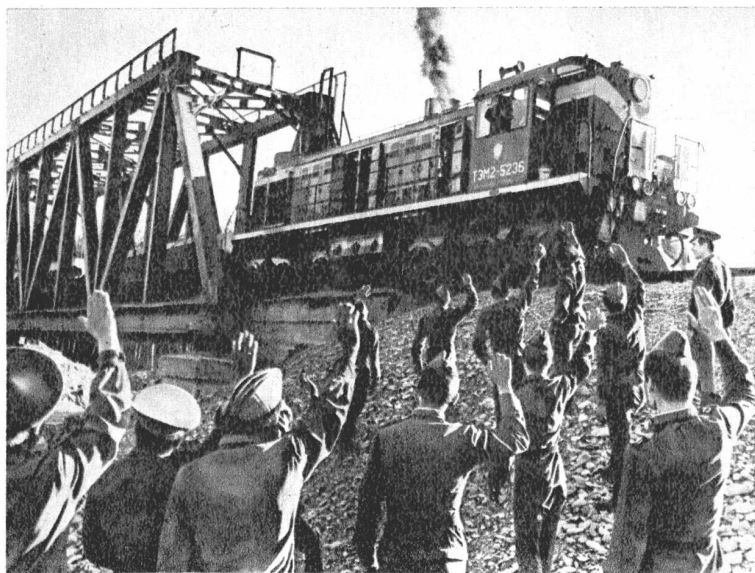
Первые читатели листка-молнии, рассказывающего о лучших людях трассы





Сотни таких мостов построят на БАМе

Первый поезд на новом участке железнодорожной магистрали





Командир отличного батальона подполковник А. Ляшенко

Правофланговые социалистического соревнования (слева направо) прапорщик К. Хозяев, капитан Н. Аббасов, майор Л. Светлов, младший сержант Ф. Мога, лейтенант В. Боковинов — участники совещания по обмену передовым опытом



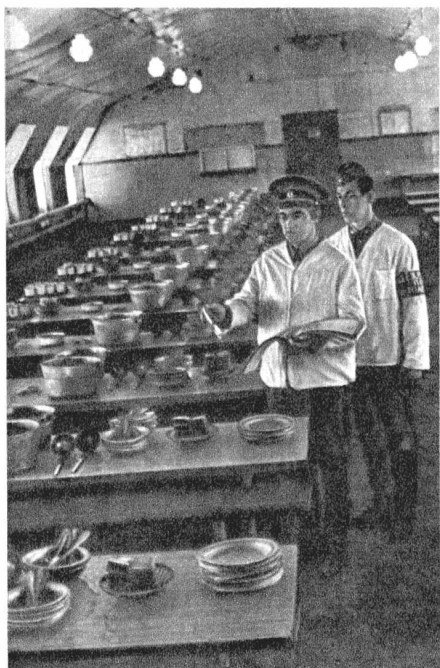


Только физически закаленным под силу прокладывать таежные трассы

Воин-железнодорожник должен умело владеть оружием



Одна из солдатских
столовых на трассе



Уютно в казарме
роты, которой командует
лейтенант В. Лобанов





Красный флаг над тайгой поднимается в честь передового подразделения строителей БАМа

Среди воинов-железнодорожников особенно популярен ансамбль «Алонянка»



вознесет — и виден сразу весь БАМ, то соскользнет донизу — и виден сломанный зуб у ковша экскаватора, вышедший из строя масляный насос на КраЗе... Участились простои механизмов в карьерах. И вновь вопрос вынесли на партийное собрание. Разбор простоев показал, что их могло и не быть, доставь вовремя в карьер запчасть, окажись там вовремя нужный специалист по ремонту. С другой стороны выявилось, что «дефицитная» запчасть имеется у соседей, а знающий специалист, который в полчаса может ликвидировать ту или иную поломку, занят на несвойственной ему работе...

Реагируй, командир, на выступления коммунистов. Научный подход к решению возникающих проблем предполагает и гибкость руководства, и умение в нужный момент усилить слабое звено, с тем чтобы весь организм хозяйства продолжал функционировать без сбоев. Так в данной ситуации и поступил Матюнин. С той поры утром и вечером ложится на стол командира сводка о состоянии каждого крупного механизма, от которого зависит судьба плана. И сразу появилась возможность мгновенно реагировать на простои, оперативно маневрировать людьми, своевременно перегруппировывать силы и средства, влиять на положение дел в каждом карьере.

Наверное, с Матюниным работать нелегко. Ему мало, чтобы тот, кто вместе с ним строит БАМ, был просто хорошим человеком. Надо, чтобы этот человек был мастером своего дела, профессионалом в высшем смысле этого слова. И дело тут не в Матюнине. Время диктует иные критерии и иной стиль работы. Подполковник требует работать по-научному, а не по наитию. Вот при содействии партийной организации создали комиссию для контроля за качеством строительно-монтажных работ. Пришла комиссия на строительную площадку и «накопала» кучу всяческих недостатков, огрехов, пропусков. Мелочи вроде бы, а Матюнин издал приказ о переделке сделанного. Накладно. Но чтобы строители думали о том накладе, наказал Матюнин кое-кого: не гвозди в доски забиваем, а на века вколачиваем костыли в магистраль — качество работ должно быть безупречным.

А день спустя зашел к Матюнину политработник майор В. Айдынян и этот случай повернул неожиданной стороной: бороться за качество работ на магистрали, безусловно, нужно, но это не только создавать строгие комиссии, издавать грозные приказы, но и заботиться, к при-

меру, о повышении профессионального уровня тех, кто работает на объектах. Резонно заметил. Конечно, ни с кого не снимается обязанность отвечать за качество работы. Но нужна и помощь. К примеру, среди тех же геодезистов есть люди малоопытные, со слабым теоретическим багажом...

Командир согласился с замечанием политработника. Создали что-то вроде постоянно действующего класса геодезии. В наставники выделили опытных строителей, разработали специальную программу дополнительных занятий. Не стали коммунисты ссылаться на объективные причины. На БАМе простор для инициативы безграничен.

Сегодня просчеты в выполнении геодезических работ на объектах, которые возводят подчиненные Матюнина, сведены к нулю. При подведении итогов социалистического соревнования главным пунктом стал показатель качества работ.

...В четырнадцать лет отец подполковника Матюнина научил сына владеть теодолитом, нивелиром, научил делать разбивку мостов и водоводных труб, палаток и зданий... А БАМ стал во всей его жизни главной дорогой.

— Каждый, кто сюда приезжает работать, — говорит Матюнин, — должен очень любить БАМ, любить, как лучший период своей жизни. БАМ — это ведь героическая страница трудовой летописи всей нашей страны.

ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ

В ленинской комнате уютно и тепло. За окном тайга. Сквозь оконное стекло виден термометр. Он показывает пятьдесят три градуса ниже нуля. Идет совещание по обмену опытом. Руководит им майор В. Айдынян. Он на БАМе, что называется, с первого костра.

...Уже который день они валили лес. Первую палатку со стенами из бревен ставили пять суток. А вторую — бригада во главе с сержантом Николаем Альчановым поставила за три дня. О рекорде тогда никто и не думал, не об этом думали тогда. По ночам даже костры не горели, такой был холод. Думали о том, как бы не замерзнуть. Во второй палатке, сработанной в рекордный срок, проходило первое совещание. Вопрос стоял конкретный — опыт строительства палаток по методу сержанта Альчанова. Разобрались, поняли, в чем секрет, поднялись и пошли внедрять опыт Альчанова в другие бригады. Таким

было то самое первое совещание. Палатки строили не в пять дней, а в три дня, а некоторые и в два — проблема жилья тогда была проблемой жизни...

Совещание, которое проходит теперь, более широкое. Речь идет об инициативе, об умении добиваться наглядности в пропаганде достижений советского народа в коммунистическом строительстве, о примерности коммунистов в учебе и в труде, об укреплении воинской дисциплины и уставного порядка среди воинов-железнодорожников. Айдынян выступил в заключение. Говорил о творчестве в работе, а еще сказал:

— Мы должны помогать людям как можно быстрее выстраивать характеры. БАМу нужны люди с бамовским характером...

На том, первом, четырехлетней давности, совещании говорили о скоростном методе строительства жилья на БАМе. Сейчас вот слышу — об ускоренном выстраивании бамовских характеров.

— Ну а что такое бамовский характер?

Есть среди воинов-железнодорожников экскаваторщик Николай Снигур. Он коммунист. Однажды его спросили, какое у него основное партийное поручение в наступившем году. Ответил — дать три годовые нормы. И каждый день экскаваторщик дает три плановые нормы.

Такими воспитывает своих коммунистов партийная организация.

А вот еще пример. Когда-то в те места, куда мы сейчас ехали с майором Айдыняном, десантом высадилось подразделение. Жить начинали возле трех костров. Потом палатки построили. Летом место дислокации на несколько месяцев было отрезано от баз снабжения марью, болотами, непроходимой тайгой. Даже вертолет с месяц не летал туда из-за непогоды. Жили какой-то период на последних сухарях, а план строительства перевыполняли. Душой всего были командир и его заместитель по политической части. Когда поставили первые щитовые дома для офицеров, они решительно объявили — из вагончиков уйдем последними. А у того и у другого — по двое детей.

Дружный коллектив. Дорогу через тайгу пробили. Жизнь пошла совсем иная. Командир и его заместитель за героический труд удостоены наград.

Перед отъездом от воинов-железнодорожников у меня с командиром был разговор. Об Айдыняне он сказал кратко:

— Бамовский характер.

— А что все-таки это за характер — бамовский?

Командир, видно, думал об этом не раз и, наверное, говорил не однажды, ответил сразу:

— Партийный, советский, — и, улыбаясь, добавил: — А бамовский — это, так сказать, местный акцент.

ПРОБЛЕМЫ РОСТА

Подразделение, которым командует майор Г. Коротков, стоит на Герби. Герби — приток Амгуни. Даже по бамовским масштабам гарнизон на Герби — отдаленная точка: до базы снабжения более двухсот километров. Талантливый инженер и организатор, коммунист Коротков нашел свое место в железнодорожных войсках. С подразделением и прибыл сюда строить БАМ. Здесь же досрочно ему было присвоено очередное воинское звание майор.

Подразделение поселилось тут недавно, года полтора.

В один из дней моего пребывания на Герби зарокотал над головами вертолет — прилетели другие офицеры перенимать у Короткова опыт работы, к тому же и временный военный городок на Герби получился отменным.

Чем же он не похож на другие? Во-первых — здесь с самого начала не было вагончиков, не ставились знаменитые бамовские палатки, а сразу возвели сборно-щитовую казарму. Во-вторых — планировка. Она сделана по всем правилам: компактно, целесообразно, удобно.

В крошечном гарнизоне делают все сами: пекут хлеб, устанавливают дорожные знаки, лечат заболевших, строят жилье, «сыпят» дорогу, по утрам — со строевого плаца развод на работы, по праздникам над казармой и жилыми домами вывешивают красные флаги, проводят митинги, у них свой радиоузел, — одним словом, отдаленная точка. А дорожные знаки в такой глухомани на окрестных дорогах они ставят не случайно: техники разной — не то что три года назад — стало много.

Растет, набирает силы стройка. За два года техническая мощь подразделения удвоилась, общая мощность бульдозеров возросла в полтора раза, а общий объем кузовов — в пять раз. Количество же людей, наоборот, уменьшилось. В таком городке да с такой техникой и социалистические обязательства теперь берут иные. Обещали, к примеру, дать сверх плана 100 тысяч кубометров грун-

та — и дали. Записали: годовое задание выполнить к 9 сентября — и выполнили...

Конечно, техника здесь — фактор громадный. Но еще значительнее здесь людской фактор — настроение людей, крепость их духа. Коммунисты и комсомольцы на Герби — та сила, которая движет всеми помыслами людей, ведет на свершение трудовых подвигов. Подразделение награждено переходящим Красным знаменем Военного совета железнодорожных войск, а комсомольской организации вручено переходящее Красное знамя Хабаровского крайкома ВЛКСМ.

Стальной силой наливаются крепкие мышцы строительства БАМа. Один солдат, распоряжающийся тремястами лошадиными силами, здесь картина обычная. Но такая высокая насыщенность техникой рождает свои проблемы.

На Герби за сбережение техники борются так же, как и всюду здесь: в первую очередь стараются построить крытые боксы, проводят тщательную и регулярную профилактику, постоянно занимаются с водительским составом. И все-таки... В одном месте мне довелось слышать сетования на порой случающуюся нехватку запасных частей, в другом — на качество ремонта строительной техники.

Если карьер — это передовая позиция БАМа, а ремонтное предприятие — это тыл, то тыл, к сожалению, не всегда поспевает за первыми линиями. А из практики хорошо известно, чем это чревато.

Поспевать за темпами такой стройки, как БАМ, наверное, нелегко. А поспевать надо. И бамовцы решают эту проблему, исходя из приобретенного опыта.

К примеру, опыт прошедших зим показал, что в самые холода — а они приходится на январь — работы в карьерах лучше не вести. Как говорится, себе дороже — при морозах за пятьдесят на пределе возможного работает техника даже в арктическом исполнении. В прошлые годы в январе работали, как и во всякий другой месяц. Проанализировали результаты прошлых январских работ, и получилось, что наибольшее количество выхода техники из строя приходится именно на этот период, наименьшая производительность труда — также на январь. Более того, в последующие месяц-два личный состав только тем и занимался, что ремонтировал технику, которая вышла из строя в январе.

В следующем году январь был полностью посвящен боевой и политической подготовке, теоретической учебе, паведению образцового быта, строевой выправке личного состава. В полную готовность приводились экскаваторы, бульдозеры, самосвалы, передвижные электростанции. Подразделение готовилось планомерно и напряженно. И 1 февраля оно поднялось из «укрытий», вышло в карьеры, на трассу. Холода поубавились, теперь, не боясь, что лопнет трос, не выдержит и переломится стрела у экскаватора, можно было в полную силу штурмовать плановые задания. И штурм оказался успешным: подразделение дало две нормы выработки. Подход к проблеме оказался бамовским.

— Есть и другие проблемы роста? — спросил я майора Короткова.

— Проблемы роста? — переспросил он. — Тут ведь как в той поговорке: чем дальше в лес, тем больше дров. Естественно, есть. Важно другое — чтобы проблемы роста не превратились в проблемы хронические, вечные.

И стал рассказывать о том, что проблемой у них, например, в последнее время стало своевременное получение проектной документации. Отстают проектные организации от строительных. Дело стало доходить до того, что строители начинали возводить объекты, а документация только-только поступала. Тратились нередко впустую силы, средства и время. Пробовали посылать толкачей... А потом в город Ургал, в организацию не военную, ушло такое письмо:

«Ургальской группе заказчиков строительства Восточного участка БАМа, товарищу Забаре А. Г. Претензия на сумму... Вы, как заказчик, обязаны были передать в наш адрес не позднее 1 сентября, предшествующего планируемому году, рабочие чертежи и сметы комплексно на объект в целом или этапы работ... По состоянию на декабрь с. г. документация от вас не поступила... Учитывая вышеизложенное и руководствуясь... с вас взыскивается штраф в размере... за каждый день просрочки...»

Никогда раньше таких писем здесь никто не писал. Да еще кому? Самому заказчику... Что произошло? Повысилась требовательность друг к другу, к смежникам, к заказчику в том числе. Темпы строительства магистрали потребовали особой четкости работы всех звеньев производства, начиная от чертежника и кончая экскаваторщиком.

Выступая с речью на встрече с избирателями Бауманского избирательного округа города Москвы в 1975 году, Леонид Ильич Брежнев говорил: «Размах работ на БАМе с особой силой подчеркивает необходимость грамотно подойти ко всем проблемам этой великой стройки, решать текущие вопросы не под влиянием стихийного наплыва событий, а исходя из точных, научно обоснованных представлений о перспективе комплексного развития этого обширного района».

Да, стройка мужает, стройка растет!

...В подразделении воинов-железнодорожников хранится как реликвия первый вымпел, который они получили по прибытии на Герби, три с лишним года назад. Вымпел вручили тому самому сержанту Н. Альчанову за перекрытие сроков строительства бревенчатых палаток. Было это сразу после высадки десанта в тайгу. Теперь масштабы иные. Теперь рабочий девиз «Пятилетку — досрочно!». Строители БАМа — в авангарде всенародного социалистического соревнования. Здесь каждый день — трудовой подвиг. Два, а то и три сменных задания — это становится нормой для многих воинов-железнодорожников. Все новые и новые имена победителей соревнования называет БАМ.

Рост и проблемы роста... Они здесь, на дальней точке, решаются успешно.

Когда я уезжал с Герби, майор Коротков на прощание сказал:

— И последняя проблема роста. Хотите? Солдаты отказываются ехать домой. Просят оставить здесь. В этом году оставили... Желающих было больше, чем штатных единиц.

— Чем это объяснить?

— БАМ — стройка великая, а при великом деле и человек растет, становится великим. Я так думаю, — развел руками, улыбнулся: ему нравилась и эта проблема.

В. Филатов

СИЛЬНЫЕ ДУХОМ

На Восточном участке БАМа, участке, пожалуй, самом сложном и трудном в природном отношении, я встречал людей мужественных, сильных духом, готовых лицом к лицу встретить любую опасность, способных на удивительные, благородные поступки. Они совершают подчас то, что кажется нам неправдоподобным. Познакомившись с их делами, вы невольно думаете: нет, не из желания отличиться, не из-за денег рискуют они своим здоровьем, а иногда и жизнью. Другое, более высокое чувство руководит ими. За сроками, за возводимой железной дорогой стоит сама Родина, любовь к которой они скромно, не афишируя, хранят в своем сердце.

ДАЕШЬ ВСТРЕЧНЫЙ!

Когда офицеру Владимиру Никитовичу Журскому предложили возвести насыпь, он попросил увеличить план в полтора раза. Решение патриотичное. Однако в нем таился риск: насыпь должна была пройти по многокилометровой заболоченной излучине реки Амгунь, и излучину эту во что бы то ни стало нужно было «проскочить» за четыре месяца, с января по апрель включительно, и успеть перебраться на другой берег реки до вскрытия Амгуни. Опоздай лишь немного, и застрянешь со всей тяжелой техникой здесь, в излучине, среди топей и трясин, до середины лета, пока не спадет вода в реке. Объездных путей нет. А подразделения ждут уже на том берегу новые участки работы. В общем, не успеешь дойти насыпью до реки и перебраться на другую сторону, будет большая неприятность. Однако офицеры и гражданские специалисты подразделения железнодорожных войск, которым командует офицер Журский, поддержали предложение своего командира. Незадолго до этого краевая Хабаровская партконференция наметила открыть движение рабочих поездов на Восточном участке БАМа на два года раньше запланированного срока. Это в значительной мере и

объясняло решение коммуниста Журского, решение, как уже говорилось, связанное с риском.

Весь январь пришлось потратить на устройство на новом месте. В полную силу взялись за насыпь только в феврале. Теперь до конца апреля оставалось лишь три месяца.

...С той минуты, как подразделение вступило на эту землю, жизнь его была непрерывной борьбой с трудностями. Вначале подразделение могло отсыпать только десять тысяч кубометров грунта в месяц. Это очень мало. За производительность боролись, наращивали ее упорно. Теперь в оставшиеся у них три месяца, февраль — апрель, солдаты, чтобы выскользнуть из ловушки, должны были ежемесячно отсыпать по двести тысяч кубометров. Сравните: десять и двести! Конечно, получили новую технику, но главное, по словам Журского, научились работать в этих суровых, иногда отчаянных условиях.

Каждый метр брали у природы с боем. Страшный мороз. Все живое спряталось под снег, в дупла, в берлоги. Сидят у теплых труб нахохлившиеся вороны. Но машины работают. При пятидесяти градусах часто не выдерживает сталь. А поломка — обязательно какая-нибудь невыполненная работа. Особенно огорчали остановки мощных тяжелых тракторов, которые, словно тараны, пробивали дорогу сквозь тайгу. Потеря месяца на устройство временного носелка (потеря, впрочем, вполне оправданная), поломки машин и другие неблагоприятные факторы тормозили строительство. И скоро, несмотря на всеобщую самоотверженность, стало ясно: к концу апреля до берега Амгуни не дойти. Нужно увеличивать производительность. А как ее увеличить?

И Журский, человек опытный, стал искать. Попросил геологов найти карьер для добычи грунта. Карьер должен быть старой поймой реки. Нашли. Тогда Журский обратился к механикам:

— Дайте десять скреперов.

Механики удивились:

— Вы что же, зимой на них собираетесь работать? Это же летние машины! Для мягкого грунта. Сломаете.

— Не ломаем.

Скрепер действительно машина только для мягкого грунта. Он «наскребает» в свой кузов-ковш до десяти кубометров песка и гравия и везет на своих резиновых колесах на любое расстояние. Ему не нужно экскаватора.

Девять машин, которые получил Журский, если они смогут брать окаменевший грунт, за одну ездку перевезут девяносто кубометров! Это решило бы проблему. Только вот смогут ли?..

На старой пойме толстый слой снега, а под ним — твердый грунт. Стреляют от мороза в лесу деревья. Журский волнуется. Конечно, он знает — замерзший грунт скрепером не взять. Но он надеется на помощь тяжелых бульдозеров. И вот бульдозер начинает вскрытие верхнего слоя карьера. Клык-рыхлитель, укрепленный сзади машины, на целый метр (!) уходит в мерзлоту, пахнет, выворачивает огромные пласты. Потом сдвигает их в сторону отвалом. Наконец дошел до гравийно-песчаной смеси. Но, увы, по прочности — это настоящий бетон. Журский хмурится.

— Продолжайте.

Бульдозер поднял новый слой, и — наконец-то! — сухой, не смерзшийся гравий с песком.

Скрепер, подталкиваемый сзади бульдозером, набрал в ковш грунт и отправился в первый рейс. Через десять минут он уже вернулся.

Решено: в карьере будут работать девять скреперов и три тяжелых бульдозера.

— Работать будем в три смены, — говорит Журский. — Главное, не давать грунту смерзаться.

Ну, кажется, ушли от поражения. Скреперы вытянут. Подразделение переберется на другой берег до вскрытия реки. А через неделю один из трех бульдозеров, подталкивавших скреперы в их железные спины, сломался. Два других перешли на двенадцатичасовые смены. Выбывший трактор взялись чинить прямо в тайге его водители Эдуард Хлытин и Иван Долгов. Разобрали у костра мотор. Порван поршень, разбита гильза цилиндра. Мороз под тридцать пять, а работать нужно голыми руками. Метет поземка. Шапки, брови белые от инея. Холодный ветер забирается под одежду. Прихватывает пальцы металл. Больше пятнадцати минут руки не выдерживают, ремонтники бегут греться в вагончик. Но через полчаса они вновь вступают в рукопашную с морозом.

А в карьере новая беда: остановился второй бульдозер. Журский и опытный гражданский бригадир Евгений Киреев принимают решение: выжать из единственного оставшегося бульдозера все! На нем два водителя — Николай Полуниченко и Иван Шаркоян. Все, что в чело-

веческих силах, они сделают. Полуниченко — парень со средним образованием, бывший сержант, остался работать на БАМе. Имеет звание «Лучший по профессии». Спортсмен — второй разряд по боксу. Ефрейтор Иван Шарко-нян прекрасно знает технику. Оба понимают — от них зависит многое. Двое суток Полуниченко и Шарко-нян не давали упасть производительности карьера. Полуниченко — ночью, Шарко-нян — днем. Когда, выбирая гравий-ную смесь, доходили до водяного слоя, воздух заполнялся густым паром. Приходилось менять участок, да и мокрый грунт для насыпи не годится.

Пошли уже третьи сутки, а два героя не останавли-вали машину ни на минуту. С нетерпением ждали подмо-гу. И вот вечером в карьере послышалась поступь вто-рого бульдозера. Это Долгов и Хлытин, отремонтировав машину, спешили на помощь. А через три дня пришел и третий трактор, возвращенный в строй бывшим сержан-том Леонидом Брызгуном и Михаилом Масенковым...

Суровый край полон героических деяний рабочего че-ловека в военной одежде. Солдат приходит на помощь сол-дату. А вот когда гибнет тяжелая техника, для спасения ее принимаются меры, которые могут показаться неправ-доподобными.

Бульдозерист расчищал площадку. Обычная работа. И вдруг небо метнулось вниз. В воздух полетели осколки льда и фонтаны воды. Гигантский трактор угодил в яму. Машинист едва успел выскочить. Из черной, дымящейся на морозе воды был виден лишь радиатор. Но мотор про-должал работать. Было около десяти вечера. Появились спасатели — четыре больших трактора-трелевщика. Если быстро не вытащить «утопленника», он вмерзнет в лед. Вокруг белый, прибитый ветрами снег. Голое небо заби-рает последнее тепло. Минус сорок. Бульдозер зацепили тросами, потянули. Он не сдвинулся. Круты и тверды стены ямы. Всю ночь надрывались тягачи. Задранная вверх тупая морда радиатора будто взывала о помощи. Из-под воды слышалось тяжелое дыхание дизеля. Было уже пять утра. Заглохли мотор, и холод скует машину. Придется оставить ее в ледяной могиле до весны. Четыре гигантских тягача ничего сделать не смогли.

Теперь настал черед человека. Холодно. Страшно снять рукавицы. Но человек вышел вперед, дал знак водите-лям остановиться. Неторопливо сбросил ватник. Спина и грудь его сразу покрылись колючим инеем. Человек

влез на залитый водой наклоненный скользкий капот. Бесстрашно и как-то буднично взглянул на дрожащую гладь ледяной воды. Честь рабочего человека, честь воина не позволяла ему безучастно смотреть, как погибает его верный помощник, умная и могучая машина, в которой продолжали еще биться четыреста лошадиных сил.

— Пошли! — Взмах рукой, и белая от инея гимнастерка нырнула под воду.

Находясь под водой, человек включил ход. Гусеницы бульдозера ожили, заработали. Трелевщики натянули тросы. Полетели искры от земли. Богатырь начал выкарабкиваться, но соскользнул назад. Потом, тяжело пыхтя, снова начал подниматься, перевалился через край ямы и, пройдя несколько шагов, встал. Вода хлестала из его дверей. Человек прыгнул на снег и с криком «Ой! Замерз!» побежал к обогреваемой кабине самосвала. Хрустела леденеющая на нем одежда, смерзались волосы. Но победа придавала силы. Это бульдозерист Василий Заверткин закончил свой рабочий день, приняв ледяную ванну.

Здесь, на БАМе, не в почете слово «невозможно». Поэтому подобное иногда бывает. И не думайте, что люди эти мученики. Герои? По-видимому. Во всяком случае, они из тех, кто хочет мужественно и с пользой для людей прожить жизнь.

Итак, работы по отсыпке насыпи шли полным ходом, и строители сумели бы перебраться вовремя на другой берег Амгуни, не сыграй с ними природа еще одной злой шутки. Обычно река вскрывается в середине мая. А в том году на толстом, двухметровом льду уже в конце марта появился поток — «верховка». Весна гнала на закованную в лед реку шумные рати ручьев. По белому с шорохом проседающему снегу ползли куда-то к югу стаи черных букашек. Вылезли по ошибке из берлог медведи. Радовалась земля. Но людям было не до веселья. Во весь рост встал вопрос: или уходить с реки сейчас, не окончив насыпи, пока еще можно уйти, пока вода еще не глубока, но тогда придется вновь возвратиться сюда со всей техникой с нового участка работы за сотни километров или довести насыпь до берега и отсиживаться здесь, в болотах, до середины лета, пока не спадет вода. Как поступить? И то и другое плохо. После мучительных раздумий и совещаний решили достроить насыпь, чтобы путейцы уложили здесь рельсы к сооружаемому капитальному мосту. А там видно будет.

2 мая насыпь наконец достигла расчетной точки. Река бушевала. Поток сорвал бы любой понтонный мост. Несмотря ни на что, решили попытаться переправиться.

Колонна грузовиков спустилась к воде. Журский повел маленький передовой отряд. Его бензовоз, специально подготовленный для переправы, осторожно спускается на лед, погружается все глубже. Вода с шипением заползает в кабину. Холодно. Поток ревет, брызги летят в стекло. Неожиданно река, словно желая отбить у людей охоту к новым попыткам переправиться, кидает бензовоз в сторону. Машина неуклюже наклоняется. Стоп! Журский, мокрый, подает знак огибать опасное место. Подходит бульдозерист, бросает трос. Журский спускается в воду, укрепляет его. Трактор вытягивает бензовоз на другой берег. Первая группа машин кое-как перебралась.

А на насыпи срочно заканчивались отделочные работы. Продукты для людей доставляли с другого берега на лодках. В одну из них сел с чертежами под мышкой офицер Валерий Васильевич Астахов. Лодку подхватило, понесло. На середине реки буруны перевернули суденышко. Фуражка Астахова отправилась в Тихий океан. А хозяйин ее, задыхаясь в холодной воде, поплыл к берегу, подняв над головой заветную папку. Течение крутило, окунало его. Его, но не папку. Папка, как знамя, все время реяла в воздухе. Когда Астахов после этой схватки с потоком выбрался на отмель, папка была почти сухая.

Переправлялись весь день, пока крик филина в тайге не напомнил людям о наступлении ночи.

Утреннее солнце осветило берег, забитый машинами. Ревела река. Раскатистым эхом огрызались дальние сопки. Поток набросился на первую машину, опрокинул ее. Переправу прекратили. Вздувшаяся за ночь река могла унести не один грузовик. Неужели не переправиться? Неужели ждать лета?

Бригадир Евгений Киреев уже давно возился у тяжелого трактора. Затыкал отверстия для масла, ослабил ремень вентилятора, сделал многое другое, готовясь к трудному эксперименту. Киреев предложил Журскому и Жагерису, командовавшим переправой, прицепить к трактору «поезд» из самосвалов и попытаться переправить их под водой. И вот первый поезд-амфибия — трактор и три автомашины — въехал в кипящую реку. Поток налетел, будто похваляясь силой, ударил, перемахнул через трак-

тор. Но тот устоял. Вода залила кабину, и Киреев, установив направление движения, выбрался на крышу. На берегу замерли: «Снесет!» Течение уже завернуло хвост поезда. Погрузившись по самую макушку, дыша выведенными трубами, трактор упорно полз к берегу. Бригадир стоял на крыше и, стараясь пробиться сквозь грохот реки, что-то радостно кричал. Бульдозер, сердито стуча траками по камням, выбрался наконец на косу, волоча полные воды самосвалы. Механики бежали к нему менять масло.

Машинист тяжелого бульдозера Виктор Миллер тоже провел поезд под волнами Амгуни...

Через две недели последняя машина, сносимая могучим потоком, выбралась на противоположный берег. Рубеж был взят с большим мастерством и мужеством.

БИТВА

Воины-железнодорожники прокладывали в дебрях Амурской области трассу будущей «железки». Сейчас они спешно строили автодорогу, чтобы возить по ней грунт для насыпи БАМа. За год — с января по декабрь — автодорога должна пройти от поселка Февральск до таежного разъезда Ледяной. Нелегкая это задача — проложить за двенадцать месяцев по марям, через скалы и реки девяносто километров пути. Воины-железнодорожники готовились к трудностям, но они не представляли всего, что их ожидало.

В январе — марте шли по замерзшим марям. За год, проведенный в тайге, воины многому научились. Они уж не стаскивали тракторами с платформы заледевшие, неподвижные грузовики, прибывшие из «Европы», не вырубали зубилами из их передних и задних мостов замерзшую смазку. Строители сами стали делать добавки к маслам, получали готовые арктические смазочные материалы и топливо. Умудренные опытом водители теперь не загружали сразу до предела самосвалы, а «прогревали» их, гоняя вначале с половинной нагрузкой. И все же машины ломались. В сорокаантиградусные морозы летели рессоры и зубья ковшей экскаваторов, трескались ковши. Однажды лопнула массивная рама грейдера, когда пытались завести машину с ходу, потянув ее трактором. Это было невероятно, ни на что не похоже.

Весной возникли другие трудности. Солдаты возили на автодорогу грунт по подтаивающим уже зимникам. Самосвалы проваливались в отогреваемую солнцем вязкую мерзлоту, много времени уходило на возвращение машин в строй.

А когда наступило лето, стало еще хуже. Прошли проливные дожди и принесли с собой новые неприятности. На марь и автодорогу с шумом опрокинулось целое море. Ручейки превращались в грозные потоки, уносили малые мосты. Дорога проседала, расплзалась. Природа отнимала отвоеванное у нее. Дорогу нужно было ремонтировать, а местами строить запово. На особо «непокорных» участках делали лежневку — укладывали на лед стволы деревьев, сыпали на них землю. Надежно, а скольких трудов и времени это стоило! Сроки строительства срывались.

Но в этот суровый край пришли железные люди. Не переставая возили и возили они землю. На своем тяжелом бульдозере тысячи тонн грунта передвинул ефрейтор Виктор Ошецкий, кандидат в члены КПСС. Был он раньше прекрасным ремонтником. «Золотые руки», — говорили о нем. В руках его все оживало. Стояла, например, без движения испорченная электростанция. Стояла, пока Ошецкий не взялся за нее. И она опять дает ток. А когда он решил перейти на передовую, на строительство трассы, то сам, по учебнику, изучил свой тяжелый бульдозер.

Сыпал землю в кузова самосвалов экскаваторщик ефрейтор Першин. Большой и неуклюжий экскаватор в его руках творил чудеса. Это он, ефрейтор Першин, совершит на нем подвиг, когда дело потребует этого.

Чтобы ускорить строительство автодороги, офицер Михаил Гафурович Гафуров приказал высадить впереди по трассе десант. Рано утром бульдозер, раздвигая раскисшую, всю в цветах землю, тронулся впереди солдат и... провалился в ручей. К вечеру прошли два километра и снова застряли. Двигаться можно было только по отсыпанным дорогам. Перебирались через марь долго, выбились из намеченного графика. Однажды, когда снова застряли, из леса вышел неизвестный с ружьем. Он молча смотрел на старания солдат. Руководивший движением офицер Владимир Михайлович Дудкин, энергичный и предприимчивый, первым заметил незнакомца. Это был таежный следопыт, охотник-профессионал Алексей Аписимович Абраменко. Дудкин попросил его помочь.

— Тяжело будет идти с вашей-то техникой. Однако попытаемся.

Охотник пошел впереди отряда. Бульдозер тащил вагончик, за ним шла машина с горючим, электростанция, кухня. Вышли к реке. По берегам, заросшим крупными тополями и лиственницами, пройти было невозможно. И охотник пошел прямо по воде, против течения. Бульдозер, поднимая волну, двигался вслед, вспугивая из-под кустов уток. К вечеру десант уперся в большой залом. Нагромождение деревьев разбирали при свете луны, а утром бульдозер, с которого лились потоки воды, выкарабкался наконец на берег. Дудкин дал команду устраиваться и начинать работу.

В золотой наряд уже оделся август, а отставание от намеченного графика работ все увеличивалось. Тайга упорно сопротивлялась. К 30 октября отсылали только пятьдесят километров из намеченных девяноста. Можно ли сделать за два оставшихся месяца почти столько же, сколько с такими невероятными усилиями сделали за десять? В тревожной обстановке собрались коммунисты и комсомольцы. Расчеты показывали: нет, ничего не получится. Ну как так — сразу увеличить темпы в четыре раза? Решили внимательно осмотреть оставшийся участок пути. Может быть, природа подскажет.

Группа разведчиков во главе с офицерами В. И. Повериновым и В. И. Дорошенко отправилась по намеченной проектом трассе. Неприветливо выглядела тайга. С ветвей свисали длинные седые бороды мха. Светящиеся глаза зверей следили из сумрака леса за людьми. Офицеры отметили, что карьеры здесь расположены ближе к строящейся автодороге. Не нужно будет возить грунт за десять — пятнадцать километров. Кроме того, их внимание привлекла большая петля, которую делала здесь будущая насыпь БАМа. Офицер Гафуров предложил срезать петлю и пустить автодорогу напрямую. Сразу семь километров выгадывали! Это, конечно, здорово. И все же тридцать три километра за два месяца не пройти. А пройти надо! И тогда коммунисты и комсомольцы обратились к солдатам: «Возьмемся, товарищи!» Удесятерятся силы человека, когда он берется за большое, нужное дело. «Пройти за два месяца! Взять Ледяной штурмом!»

Прежде всего нужно было высадить десант на петлю, а до нее семнадцать километров по мари и заросшим тайгой сопкам. Было начало ноября. Почва не промерзла.

Топь засасывала машины. По ночам слышалось в болотинах тяжелое дыхание тракторов, отступающих на твердую почву. Кажется, не одолеть сейчас, до морозов, мари.

Офицер Дудкин поехал искать слепопыта Абраменко. А время — начало сезона охоты. Промысловики в тайге, за десятки, сотни километров. С трудом разыскали. И снова коммунист Абраменко, отложив свои дела, шагал впереди наступающих солдат. По пояс в воде, прихваченной ледком, двигались иногда воины. Прошли. Усталые, выпачканные, но неунывающие, высадились они на петлю. С криками, шутками разжигали костры, расставляли дома-вагончики. Запылал огонь на кухне. Рядом с нею уже толпились вездесущие собаки.

Днем и ночью солдаты-железнодорожники шли на встречу друг другу. Не глушились машины. Подымали взрывами тысячи тонн породы. Раскачиваясь на кочках, работяги самосвалы возили и возили землю в ненасытное тело дороги.

Декабрь принес с собой лютые морозы. По утрам красный солнечный шар висел, путался в тумане. Старожилы не помнили такой лютотой зимы.

И все же работы не прекращались ни на минуту. В кулак были собраны все бульдозеры. Офицеры, все до единого, ушли в тайгу. Никого в штабе! Днем и ночью на передовой, плечом к плечу с солдатами. Принимать решения, делиться опытом. Взять к Новому году Ледяной — вот ближайшая задача.

Три часа ночи. Виктор Иосифович Орлов, пожилой офицер, выходит из вагончика. Отдохнул немного — и хватит. Сорок семь градусов ниже нуля. Орлов направляется на свой участок. За сутки его люди должны перейти сопку. Это много. Поэтому надо быть с ними: проверить, как идет работа, не случилось ли чего с ребятами. При такой температуре всякое бывает. Темная, безмолвная тайга с двух сторон теснит дорогу. Мороз хватает за нос и щеки. Будь осторожен, идущий, не уставай оттирать лицо! Хрустит снег под валенками. В руке у Орлова горячий, завернутый в мешок чайник для ребят. Под мышкой — буханка хлеба. Крохотными кажутся тракторы на большой высоте. Яркие снопы света рассекают ночь. Орлов направляется к ефрейтору Виктору Ошецкому. Тот за рычагами бульдозера размером чуть поменьше тепловоза. Неподалеку — костер. Лес в густом инее. Бульдозер, деловито урча, пашет твердую землю, вырезает в суту-

лой спине сопки дорогу, сталкивает землю на край откоса, расширяя путь. Не признает морозов ефрейтор Ошецкий. Виктор Иосифович забирается в кабину. Пьют чай.

— Ну как, одолеем сегодня сопку? — Орлов — человек опытный, его слушают внимательно. Он строил железнодорожные участки в разных концах страны. Все не перечесть. — Ну как?

— Не могу столкнуть с дороги валун. Мешает.

— А двумя бульдозерами не пробовал? Нет? Зови соседа.

Две могучие машины упираются в лобастый камень. Ночь оглашается ревом моторов, летят искры. Камень не поддается.

— Осторожнее, Виктор. Можно и вслед за ним нырнуть.

Камень сдвигается, с грохотом падает со склона, подпрыгивает на уступах, сокрушая все на пути...

Бульдозер толкает большой вал из земли, стволов и кустов. Рабочий человек в военной форме действует спокойно и уверенно.

Работы шли к окончанию, когда на пути вдруг встал недостроенный мост. Без него не перебросить технику на противоположную сопку. Высокая насыпь у моста требовала много грунта. А грунта не было. Вернее, он был, и неподалеку, но высоко на склоне, где нашли карьер. Как взять оттуда грунт? Тяжелый, неуклюжий экскаватор туда не поднимется. Это не бульдозер и не автомашина. А ведь самосвал сам себе в кузов земли не положит. Но может быть, удастся все-таки поднять экскаватор? Экскаваторщик — пожилой гражданский человек (в железнодорожных частях нередко работают гражданские механизаторы, люди высокой квалификации) — взглянул на высоченный крутой склон и подниматься отказался:

— Костей не соберешь.

Нет, он не струсил. Машина наверняка соскользнула бы со склона. Башмаки ее гусениц гладкие, не имеют, как, скажем, у трактора, поперечных ребер.

— Давайте трейлер. На него поставим экскаватор и тягачом поднимем.

А трейлера нет. И работы у моста прекратились. Нет грунта для сооружения насыпи. Кто-то предложил построить дорогу в карьер специально для экскаватора. Долгая песня, а год кончается. Подходит контрольный срок.

К подножию сопки, кланяясь всем кочкам, подошел другой экскаватор. Ефрейтор Першин привел его изда-лека. Был экскаватор весь в инее, стекла в кабине заморожены. Солдат брался поднять машину в карьер.

«Свалишься», — предупреждали специалисты. И свалился бы Першин, вздумай он с ходу штурмовать сопку. Он долго осматривал склон, чесал в затылке. Нет, не подняться. Но отступать не хотелось. Советов было много, однако Першин сам нашел выход: в каждый башмак он поставил по четыре болта — гусеницы получили «когти».

Першин попросил, чтобы в кабину с ним никто не садился.

— Ну, с богом, — сказал пожилой экскаваторщик. — Если что — выпрыгивай. Машинуотремонтируем.

Слева от машины встал командир подразделения, справа — помощник машиниста солдат Грищенко. Они должны были следить за дорогой, предупреждать о неровностях. Внизу — наготове бортовая «машина прикрытия» и около нее — врач.

Першин, буднично спокойный, сел за рычаги, и экскаватор пополз в гору. До самого хмурого неба поднимался склон. Люди смотрели снизу на сорокатонную машину: свет не видывал такого неуклюжего альпиниста. Огромные гусеницы казались маленькими под нависающими железными боками. Минут десять карабкался экскаватор, и уже стало казаться, что восхождение закончится благополучно. Но тут склон стал круче. С натугой заработал мотор. И вдруг стоящие внизу закричали:

— Прыгай! Прыгай!

Экскаватор начал скользить вниз, его развернуло. Левая гусеница отчаянно заскребла землю. Першин с трудом выправил машину. Прошло полчаса. Крутизна склона не уменьшалась. Теперь уж спуститься было нельзя: при спуске машина обязательно начала бы скользить. Мотор ревел, задыхался. До площадки карьера еще далеко. «Если сейчас покатится...»

Машину толчком качнуло вперед, затем назад. Передняя часть гусениц приподнялась в воздух. Першин держался. С большим трудом выровнял машину. Метр, еще метр. Двое, взволнованные, шагали рядом с экскаватором, что-то кричали. Внизу переживали товарищи...

Когда к сопке подъехал Дудкин, машина Першина

стояла уже в карьере. Командир побежал наверх, чтобы обнять парня...

Через несколько дней дорога пришла в Ледяной без опоздания.

Исполинская работа продолжается. Умелые и умные руки раздвигают горы, прорубая путь свету и разуму в этот суровый и величественный край. В тайге и на бескрайних болотах, в жару и в мороз слышится мерная поступь железных батальонов.

РЕКА БУШУЕТ

Уже давно строили воины-железнодорожники этот участок Байкало-Амурской магистрали, и дикий нрав Буреи был им хорошо известен: река часто топила свои берега. Правда, вчера лил проливной дождь, но в такое солнечное июльское утро не верилось, что опасность где-то совсем рядом. Экскаваторщик Андрей Щорс с помощниками Николаем Поповым и Николаем Коршуновичем заполняли грунтом кузова самосвалов. И ничто не говорило им о надвигающейся беде. Качался в воздухе гнус. На ветвях лиственниц весело перекликались синицы.

А в это время река, собрав в верховьях дождевые воды с бесчисленных сопок, стремительно катила водяной вал, затопляя берега, деревни и рабочие поселки. К середине дня река, неся на своей спине кусты ольшаника, листья и водоросли, ворвалась в карьер, где действовали трое солдат. Они поспешно вывели экскаватор на холм и тут обнаружили, что оказались в положении робинзонов: вокруг было море. Течение трепало мокрые кроны полузатопленных деревьев. Метались по ветвям бурундуки, серая толпа мышей собралась на песчаном бугре. По разливавшемуся руслу плыли вдали пустые лодки, деревья, кусты. Робинзоны, не желая покидать поста, решили ждать приказа о дальнейших действиях.

А в поселках в это время творилось невообразимое. Водяной поток ломал заборы, взметал штабеля дров, сшибал избы, уносил коров, свиней и кур, загонял людей на крыши и деревья. Утром матери, не ведая тревоги, ушли по делам, оставив дома детей. И худо пришлось бы малышам, если бы не парни в пилотках. Солдаты кидались в кипящую воду, вытаскивали из затопляемых помещений мокрых, испуганных детей...

Жена мастера леспромхоза прибежала слишком поздно. В залитом доме осталась ее шестилетняя дочь. В отчаянии мать кинулась в поток, стала тонуть. Когда из двери дома вынырнул солдат с ее дочкой на руках, ему пришлось спасать обеих. Не передохнув, не слушая слов благодарности, солдат устремился к соседнему дому. Над залитыми дорогами носились моторные лодки, в воздухе ревели вертолеты. Борттехники снимали потерпевших с деревьев и крыш.

В восемь вечера вода залила холм робинзонов. Трое отступили в кабину экскаватора, а потом и — на крышу кабины. Темнота уже заполняла кроны деревьев. Из тайги выползала ночь, и вскоре мрак отгородил солдат от мира, откуда ждали спасения. Но тут течением прибило к экскаватору дюралевую лодку. Щорс предложил сплавить за продуктами. Один из них — Николай Попов — должен был остаться на посту.

...Щорс и Коршунович с трудом добрались до берега. Здесь они встретили только нескольких солдат, взяли продукты и поспешили назад, к товарищу. Когда рассвело, увидели Попова. Вода уже хлестала по голенищам его сапог.

Они высадились на берег, и Коршунович отправился в часть за приказами. Попов и Щорс заняли полевой вагончик и решили ждать его здесь. Оба они из Коми и много пережили там наводнений. Но такого еще не видели. Бесновавшаяся река вскоре кинулась на вагончик. В окно с ходу въехало бревно. Ребята бросились в лодку. Ее подхватило течением, понесло. Проплывали мимо зеленые гривы сопок. Лодку тянуло в главное русло. Временами парням казалось, что им предстоит далекое путешествие к Амуру. Но вот на воде появилась мерцающая тень от винта. Закачалось рядом на тросе спасательное кресло — «седушка», и через несколько минут вертолет Ми-8 высадил их на полуостров, где укрывались от наводнения воины из другого подразделения.

Вертолет стал снимать спасавшихся на деревьях людей. И вскоре на ветвях остался только один человек, не подававший признаков жизни. Командир вертолетного отряда капитан Юрий Алексеевич Филимонов, привезший Попова и Щорса, принялся за его спасение. Но напрасно качалось на ветру кресло. Человек на пихте оставался неподвижным. Река врывалась здесь в тайгу по ложу ручья, разбросала, как спички, деревья и соорудила на

своим пути завал. Окажись человек затянутым под нагромождение стволов — ему конец. В середине этого ревущего потока и стояла пихта. Падали рядом лиственницы. Вода подхватывала их и уносила.

— Прыгать ему, вот что надо! — кричал один солдат, склонившись к уху другого. — Выплыл бы на открытое место, а тут — и «седушка».

— И угодишь под завал! Видишь, плохо ему, ранен, должно.

Снова упало дерево, хлестануло по ветвям пихты.

Подполковник, старший здесь офицер, указывая на человека в ветвях, крикнул:

— Помочь надо! Кто хорошо плавает? — И хотя слова его потонули в грохоте реки, его поняли.

Поток, мутный, в пене, прыгал через препятствия. Промახнешься — окажешься под завалом. Несколько секунд длилось молчание. Момент требовал решимости. Момент призывал героев. И они явились, простые и скромные, с застенчивыми улыбками.

— Я, — сказал Андрей Щорс.

— Я, — сказал Николай Попов.

Они знали, чем может кончиться заплыв, и все же взялись за опасную работу. Вошли в ледяную воду и пробирались вверх по течению сквозь заваленную валежником тайгу к струе, чтобы затем переплыть ее в нужном месте. Несколько раз вылезали отогреться на солнце. Вода шла со склонов, прохваченных на сотни метров вечной мерзлотой, несла холод ледникового периода. Течение затягивало ребят в густой ольховник, но они, помогая друг другу, хватаясь за ветви, все же вышли к струе. Вода с шумом летела по распадку. К пловцам тянулись зеленые лапицы, готовые поднять, затолкать в глубину. Торчали на пути острые, как гвозди, сучья. Вздвигались над подводными камнями метровые стояки. Пловцы взглянули друг на друга. Назад пути не было. Да и не собирались они отступать.

Поток подхватил их. Неслись рядом. Вот она, пихта! Попов делает рывок, хватается за ветку. Течение вдавливают его под воду. Солдат пытается поднять голову над водой. Но могучая сила жмет его книзу. Он все же выбирается, жадно дышит. Потом поднимается по дрожащему стволу, оглядывается. Где Андрей?! Щорс на другом дереве. Машет ему.

Попов поднимается к незнакомцу. Тот обнял ствол.

Голова его опущена, глаза закрыты. Ветер от винта вертолета качает, гнет вершину. «Седушка» не проходит сквозь крону. Попов советует раненому прыгнуть в воду на чистое место, но тот слишком слаб. Попов спускается вниз. Борттехник, стоя в проеме двери, опускает ему на тросе кресло. Не дотянуться, мешают ветви. Попов прыгает. Мимо! Вода подхватывает его. Ну, конец! Но командир вертолета не дремлет. Кресло несется над самой головой пловца. Попов вцепляется в него.

И вновь он на пихте. Широким ремнем пристегнул раненого к стропам «седухи». Человек пришел в себя и был доставлен на берег.

Вслед за ним поднялись на вертолете и Попов со Щорсом. Приземлились они в таежном поселке Усть-Ургал. Героев поблагодарили, накормили. Вечером на попутном грузовике воины добрались до своего подразделения. Там они не стали распространяться о своих приключениях и на другой день скромно приступили к ремонту экскаватора. Командование, узнав обо всем от других солдат, вынесло им благодарность и предоставило отпуск для поездки домой.

В. Иванов-Леонов

ПОКОЙ ИМ ТОЛЬКО СНИТСЯ

С высоты птичьего полета тайга кажется кустарником. У подножия сопок лепятся маленькие коробочки-дома. В них живут строители Байкало-Амурской магистрали.

В 1974 году сюда пришли первые войны-железнодорожники. Это были люди, перед которыми сдавались суровые бамовские морозы и отступали болезни. Фронтовики рассказывают, что во время войны мало было болеющих солдат. Мерзли, промокали до нитки в ледяной воде, часами стояли в окопах по колено в ледяной жиже. А потом шли в атаку, сходились врукопашную. Сушились, грелись после боя, и редко кто жаловался на недомогание. Говорят, что это было от величайшего напряжения, все мысли и нервы были подчинены одному — бить врага. И для болезней места не оставалось. БАМ — тоже фронт, мирный фронт борьбы с природой, с тайгой и топами болот, с наледями и наводнениями.

Когда в 1974 году Петр Федорович Скрынник приехал сюда с первым десантом, он, как говорится, «с колес» вступил в бой с марью. Пришедшие на это место через два года увидели и автомобильную дорогу, резко уходящую вправо от основной трассы, и деревянные здания, и жилые вагончики, и отступившую перед людьми тайгу.

— А тогда всего этого не было, — улыбается Петр Федорович, затягиваясь извечной «Примой», — тогда мы стояли среди деревьев и смотрели на мари, где предстояло поставить первую палатку.

Она еще цела, эта первая палатка. Но теперь это лишь символ победы людей над силами природы. Теперь только табличка на палатке говорит о том, что когда-то она была первым и самым желанным домом для бамовцев.

Петр Федорович Скрынник. Об этом человеке можно рассказывать долго. Сейчас он — командир роты. А совсем недавно в его подчинении был только взвод, к которому он привык, в котором каждого солдата знал как свои пять пальцев. А теперь новая должность — трудная, ответственная и почетная. Много бессонных ночей провел старший лейтенант, обдумывая, как начать свою работу,

как найти правильную линию поведения. Конечно, прежде всего надо завоевать доверие подчиненных, воспитать в них чувство коллективизма. Вот хотя бы такой пример.

Молодым, неопытным пришел в роту рядовой Виктор Цыпин. Каким был Виктор до армии? Он относился к той категории молодых людей, которых называют трудными. Праздные развлечения, нелады с милицией. И в то же время — неплохой работник. Сложный был у человека характер, а может, характера-то еще и не было.

Командир вспоминал только что проведенное совещание сержантов, на котором он рассказывал младшим командирам о Цыпине и других молодых воинах. Как бы советуясь, предложил взять над ними шефство. Правильно ли вел себя? Правильно. Получилось так, будто это предложили сами сержанты. Он снова вспомнил черноугольные глаза старшины Рашида Ахметова и спокойный взгляд сержанта Николая Самчева. Да, все правильно.

Прошел год. Младший сержант Виктор Цыпин стал отличником Советской Армии, участвовал в слете победителей социалистического соревнования Восточного участка БАМа. Он — лучший специалист по профессии, комсомольский вожак. Все больше убеждался Петр Федорович, что от того не управляемого своими поступками парня ничего не осталось. Теперь он стал другим человеком.

Уходя в отпуск, командир беседовал с Виктором. Говорили, как два товарища, обсуждали вопросы жизни и деятельности роты, комсомольского актива. Вроде бы обычная беседа. Но для сержанта Цыпина такой душевный разговор тоже школа воспитания. И когда возвратился старший лейтенант из отпуска, то увидел, что обстановка в коллективе здоровая. Вот где проявился характер сержанта Цыпина, характер младшего командира, комсомольского вожака.

Примерно такое же становление прошли и младшие сержанты Иван Тодераш, Кахи Мchedlishvili, ефрейтор Федор Зайков и многие другие. Помогли солдатам настоящее понимание дружбы, чувство локтя, которые в повседневной деятельности прививал своим подчиненным Петр Федорович Скрынник.

Часто вспоминаются Петру Федоровичу наиболее впечатляющие эпизоды из жизни роты.

Взвод старшего сержанта Валерия Ходжибаева работал на заготовке наката для моста. На своих плечах выносили войны бревна из таежного бурелома. И вдруг осту-

чился рядовой Владислав Пак, по пояс провалился в рыхлый снег. Еще мгновение — и бревно сверху ударит его. Но не растерялся находившийся рядом младший сержант Василий Павлычев, успел подставить плечо и уберечь своего товарища от опасности.

Командир роты всегда учил, и часто личным примером, стойко переносить трудности, временное бытовое неустройство. А трудностей здесь хватало.

...Прошли ливневые дожди. Сильно поднялась вода в своенравной реке Селемдже, затопив близлежащий поселок. И конечно же, на помощь бедствующим пришли воины-железнодорожники.

— Наша рота стояла ближе всех от поселка, первой бросилась на помощь, — вспоминает Петр Федорович. — Потом нас уже считали «штатными» спасателями.

А когда горела тайга, и порывы штормового ветра гнали огонь на склад ГСМ, и была бессильна техника — в схватку с огненной стихией вступили также солдаты Скрынника.

— Это была страшная ночь, — вспоминал потом участник тушения пожара, ныне курсант Симферопольского высшего военно-политического строительного училища ефрейтор Валерий Забашнев. — Нам впервые приходилось встречаться с огнем один на один. Поневоле растеряешься. И вдруг мы услышали усиленный мегафоном голос нашего командира: «Валите деревья, оттаскивайте их в воду!» Это был толчок, а потом все пошло так, будто мы всю жизнь только тем и занимались, что тушили пожары.

Темно. Только кровавые отблески пожара освещали дорогу группе старшины Р. Ахметова, шедшей наперерез огню, угрожавшему уже жилым палаткам. И здесь не отступили солдаты перед грозной стихией. Задыхались от едкого дыма, проваливались то и дело между кочек, насквозь прокопченные, сумели сбить жаркое дыхание огненного ревущего зверя.

Борьба со стихией закалила воинов, показала, что могут сделать люди, если каждый из них опирается на коллектив и коллектив на каждого. С таким же рвением и старанием работали Георгий Оманадзе, Валерий Забашнев, Рашит Ахметов и другие воины и при выполнении производственных задач. Четкая, слаженная работа, стремление как можно лучше изучить свое дело и добросовестно выполнить его дали свои результаты. Так приходит успех. Он ковался трудом целого коллектива и каж-

дого война в отдельности. Лейтенанты Алексей Маринин, Виктор Злотников, младшие сержанты Алексей Пожогин, Валерий Бонарь, рядовые Владислав Пак, Ашот Мусурманкулов... Это они за пять месяцев досрочно построили десятки объектов, завоевали коллективу пять грамот и всеобщее признание. И нужно было видеть, как рукоплескала рота своему командиру, когда он получал именные часы от начальника железнодорожных войск.

Пожила рота в построенном ею временном городке, и вот уже получен приказ на выезд в тайгу. Подчиненным старшего лейтенанта Скрынника предстояло строить временные мосты на трассе будущей автодороги. Быстро собравшись, воины двинулись в глубь тайги.

Солдат везде обживается быстро. И вот уже появились в тайге на новом месте грубо срубленные из неопшуренных лиственниц жилища, напоминающие зимовья таежных охотников. В углу пышет жаром буржуйка. Света еще не было, электростанцию командир привезет завтра, с последней колонной. А пока — керосиновая лампа, сосульки по углам, и лейтенант Алексей Маринин, прибывший сюда на сутки раньше и на этом основании считающий себя старожилом, рассказывает «страшные» истории, от которых становилось жутко даже в кругу верных боевых друзей.

Пожинали консервами и собрались было спать, когда кто-то требовательно застучал в дверь. Лейтенант Виктор Злотников приоткрыл дверь, и в образовавшуюся щель сразу же просунулась... морда собаки! Это была овчарка командира — Амур. А следом, поправляя закурчавившуюся на морозе шапку, появился и сам хозяин, Петр Федорович.

— Не ждали? — улыбнулся он.

Его ждали с последней колонной под утро, а он — вот ведь беспокойная душа! — успел все сделать и вечером прибыл на новую точку. Такой уж характер у Петра Федоровича. Везде и всегда он должен быть с передовой командой.

Первое утро на новом месте встретило воинов хрустальным звоном обледевших веток, захватывающим дух морозным воздухом и еще каким-то новым чувством, свежим, неизведанным. Потом они поняли, что это было за чувство: начинался новый день, начиналось новое, незнакомое еще дело — строить первые мосты на будущей прикрасовой автодороге Февральск—Алонка.

Новое всегда интересно. В считанные дни были освоены необходимые специальности: лесоруба, плотника, чеканщика. Где трелевщиком, но чаще на руках приходилось вытаскивать бревна к строящимся мостам. Наконец наступил день, когда тяжело груженный самосвал въехал на первый построенный своими руками мост. Замерли офицеры Петр Скрынник, Виктор Злотников, сержанты и рядовые, тревожно следя за движением машины. Вроде бы все рассчитано, все правильно, сделано на совесть, а вдруг...

И вот машина прошла по мосту, водитель приветливо помахал рукой строителям. Солдаты поздравляли друг друга. Счастливо улыбался Петр Скрынник и чуть смущенно Виктор Злотников — главный производитель работ. Закурив, улыбнулся и лейтенант Алексей Маринин.

И еще раз стало понятно, почему на фронте люди не болели, когда старший лейтенант Скрынник, разбив лед в ведре, набрал полную кружку воды, от которой заходятся зубы и стынет, кажется, сама душа, и одним махом осушил ее, отметив таким образом сдачу первого моста.

— Что вы делаете? — ужаснулся Злотников. — Заболете!

— Ну что вы, Виктор, — улыбнулся Петр, — от такой воды лишь голос командирский крепче становится. А болеть нам здесь некогда, да и не положено.

Именно — некогда. В ленинских комнатах любой воинской части можно встретить такие слова: «От подъема до отбоя воин учится для боя!» А о воинах — строителях БАМа можно смело сказать, что от подъема до отбоя они ведут бой. Ранним утром под негромкий клекот глухарей уходят они с каждым днем все дальше в тайгу, чтобы уставшими, с раскрасневшимися лицами вернуться в казарму, когда уже сова, ночная птица, ухает над притихшим лагерьем. А завтра — снова в бой.

...Через несколько дней войны уезжали на строительство нового объекта. Все немного грустили. Петр Федорович Скрынник был непривычно хмур. Не так-то, оказывается, просто оставлять свое детище, мосты, с которыми связано столько воспоминаний. Но впереди ждали новые, более сложные дела, новые заботы. Скрынник докурил сигарету, втоптал ее в глинистый берег Быссы и неожиданно попросил стоящего рядом лейтенанта:

— Прочитайте, как там о нас поэт написал.

Непроходимую стеною
Лесная выстроилась рать.
Не по кривой, не стороною,
А прямо путь нам пробивать.
Неспешно сваи прошагали
По дну таяжницы реки.
И породнились с берегами
Пролеты прочны и легки.

В. Виноградов
Е. Васькин

ВРЕМЯ ПОДВИГА КОРОТКОЕ

Что есть дорога? Нашел в словаре Ушакова — «путь сообщения». Выписал у Даля — «ездовая полоса». Так лаконично обозначено во всезнающих словарях. Но, согласитесь, вряд ли назовешь «ездовой полосой» этот самый «путь сообщения» в 3200 километров, пересекающий 11 бурных рек и 7 могучих горных хребтов.

Байкало-Амурская железная дорога со всей звонкой символикой названа магистралью. И потому, что пролегла она на карте через четверть нашей огромной страны, и потому, что народ здесь живет и трудится магистральным.

В том, что БАМу повезло с народом, я убеждался на разных участках этой кажущейся бесконечной трассы, да и выражение «магистральный народ» довелось слышать не раз. Но ведь строит дорогу, к тому же такую размашистую, как БАМ, не бригада, не трест, — тут не один десяток тысяч человек работает. Как же объяснить это явление? Специальным образцовым отбором добровольцев? Нет, в другом, видно, дело. И вот, думается, в чем: люди знают, что приехали они строить именно Байкало-Амурскую магистраль! Да, у бамовцев собственная гордость — они на самом переднем крае сегодня: и в прямом и переносном смысле. Один из лучших водителей МАЗа И. Требушевский, только что награжденный за труд на БАМе орденом Ленина, сказал мне так: «Для всех нас это не просто дорога в тайге, это — дорога в нашей жизни».

Да, люди, которых мне посчастливилось увидеть и узнать на строительстве трассы, — очень разные, но всех их объединяет одна магистральная черта, смысл которой я понял, когда прочел во временном городке воинов-железнодорожников на библиотечном стенде слова, написанные когда-то совсем молодым еще Горьким: «Не жалея себя — это самая гордая, самая красивая мудрость на земле». Люди, которых я узнал на БАМе, не умеют жалеть себя. Они люди магистрали.

«Время подвига короткое» — это сказал поэт Михаил Светлов. Сурова, полна напряжения и самоотверженности работа воинов-железнодорожников на БАМе. Хотя —

спросите их самих о своей жизни на магистрали — ответят: обычные трудовые, мирные будни. Но, вспоминая встречи на БАМе, я должен добавить: мирные будни, в которых всегда есть место подвигу.

ДОРОГИ ОТЦОВ

Старый был вагончик, выдавший виды и дороги. Невеста как надпись еще не стерлась: «Собственность «Ангарстроя» Абакап—Тайшет». Борзилов молча глядел на него, и казалось, они неслышно разговаривали друг с другом: бывалый вагон и бывалый строитель железных дорог, им было что вспомнить, что порассказать...

Илья Яковлевич Борзилов, кавалер ордена Ленина, заместитель начальника «Ангарстроя», того самого, чьей собственностью являлся этот вагончик, возвращался домой. Был первый его рабочий день на новой дороге, на БАМе. И вот неожиданная эта встреча со старым вагончиком. Что думалось тогда Борзилову? Не знаю. Знаю только, что сказал он тогда, знаю и помню, ибо слова были от самой души, как приглашение к разговору большому и важному:

— Сейчас здесь часто приходится видеть, как жгут почерневшие бараки далеких тридцатых годов, жилища первых строителей БАМа. А мне почему-то всегда жаль этого. Возникает чувство особого долга и особой ответственности. За все — за железную дорогу, за судьбы и души людей, которые работали тут и будут еще работать. Эта молодежь должна не только рельсы уметь укладывать и ставить мосты, но беречь свое достоинство, не отступаться от трудностей, выполнять свой революционный долг.

Потом замолчал, словно вспоминал что-то, и добавил:

— Много у нас на магистрали ребят в военной форме. Это и солдаты срочной службы, и те, кто только отслужил и эту вот значительную дорогу выбрал. У них — особая будет гордость, собственная: ведь рельсы БАМа сражались в Великой Отечественной войне, защищали осажденный Сталинград. Была Великая Отечественная война, сегодня Великий Отечественный труд и в нем — железные солдаты!

Слушал я Борзилова и представлял его, Илью Борзилова, жизнь, о которой на БАМе мне рассказывали многие.

В четырнадцать лет, перед самой войной, его, детдомовского паренька, направили, по неоднократным собственным просьбам, на завод, учеником строгальщика. Хотя и рано было ему работать, но Илья сумел убедить и детдомовское руководство и заводских начальников. Стал ремесло заводское постигать, упорный был — после смены расходились рабочие по домам, а Борзилов оставался: мне, говорил, тут поколдовать требуется, не на смене же уроки брать...

В 1941-м, в июне, в то тревожное воскресенье, услышав про войну, сразу отправился в военкомат и сразу же был «завернут» обратно. «Война, пацан, не игрушка», — сказал ему военком и услышал в ответ решительно-грозное: «Не игрушка, верно, я и не пришел играть. Вы про меня еще вспомните...»

И точно — вспомнили. Через несколько дней в Артемовский горвоенкомат пришло письмо, касающееся лично добровольца Ильи Борзилова. Письмо, подписанное Наркомом обороны маршалом Тимошенко. Военком вздохнул и велел Борзилову собираться. Война для солдата Борзилова началась на Красном Лимане — отступали, их бомбили с воздуха, а у них даже и оружия еще не было... В Сталинграде всю осень учили, потом Волховский фронт, Старая Русса и первый бой. Помнит: ночь на 8 декабря 1941 года, лес, за ним деревня, которую нужно было взять. Взяли и погнали врага дальше, к деревне Жарки, и тут Борзилова свалила волна тяжелого взрыва. Потом уже ничего не помнил, жизнь пришла от хлестких ударов веток по лицу — санитарная собака тащила Борзилова через пылающий красным огнем снежный морозный лес...

Через два месяца, на комиссии в горьковском госпитале, несмотря на его настойчивые просьбы, было принято решение: направить в тыл, на учебу. «Хватит, отворачивался, — сказал военврач. — И хорошо, что так. Теперь учись. Скоро мирные работники понадобятся».

По дороге Борзилов ухитрился все-таки сменить эшелон: из того, что шел на восток, пересел в тот, что двигался на фронт, на запад. И там, в этом эшелоне, пожилой старшина, успевший уже и смерти в глаза не один раз посмотреть, сказал ему: «Пойми, парень, в войне победит тот, кто лучше воевать сможет. Кто учен лучше. Вот и учись».

Так вот, со значительным опозданием, прибыл рядовой Борзилов в инженерное училище. А уже в декабре 1942-го был зачислен в 318-й гвардейский минометный полк, туда, где знаменитые «катюши» держали бой с врагом. И в этом гвардейском полку прошел путь до самого Берлина. Фронт сменялся фронтом: Ленинградский—Белорусским, Белорусский—Украинским. И незабываемый, как незабываемо все на войне, бой, «последний, трудный самый» — за Берлин.

В военной газете «На страже Родины» генерал-майор артиллерии В. Кислов вспоминает: «Отчаянно до дерзости действовал электрик 2-й батареи лейтенант Илья Борзилов. Пренебрегая опасностью, он устанавливал в окнах домов эрэсы и запускал их по огневым точкам врага, часто на расстоянии 40—50 метров».

В Берлине отважный лейтенант отметил свое двадцатилетие. А вот другую юбилейную дату в жизни — четверть века — Илья Борзилов встретил на только что отсыпанной колее: это была первая в его жизни дорога, небольшая по сибирским масштабам трасса Наушки—Батор. Первая, которую прошел от «пикета ноль» до последнего звена вчерашний лейтенант, а ныне рядовой рабочий сибирского строительно-монтажного поезда. Он тогда и не думал, что, как в недавнюю войну фронт сменялся фронтом, теперь один СМП будет сменяться другим, одна дорога — другой. Были среди них и трассы Абакан—Тайшет, Тайшет—Лена. Борзилов прокладывал дороги в тех местах, куда знаменитый писатель Даниэль Дефо не рискнул отправить своего не менее знаменитого Робинзона Крузо. Да, во второй книге об отважном путешественнике писатель привел его в Сибирь, в Тобольск, а вот дальше «пустить» в странствия не решился, очень уж пугала неведомая и грозная Сибирь.

В семейном альбоме Борзиловых бережно хранится фотография, где совсем юный лейтенант снят в сорок пятом, перед возвращением на Родину, около своей «катюши». Рукой Борзилова на фотографии выведены поправившиеся ему строки:

Довольствуясь трудным жребием,
Пусть он порой, как глыба, тяжек,
Ни в чем и никогда не требуя
Ни льгот, ни выгод, ни поблажек,

Шагать вперед навстречу истине,
Куда ведет тропа крутая,
Своей регалией единственной
Служенье Родине считая...

Служенье Родине считая... Это уже не строка поэтическая, это позиция жизненная. Звонкая и гордая!

Помните разговор у старого вагончика, сказал тогда Борзилов: не только рельсы уметь укладывать, а всегда помнить свой революционный долг. В этом он и видит его, Илья Борзилов, — служить высоко Родине! В этом видят его и продолжатели подвигов наших отцов — сегодняшние солдаты БАМа.

ВЕЧНАЯ ТЕПЛОТА

— Что для меня есть бамовская мораль? — Саманков говорил медленно, будто пытался почувствовать эти слова на ощупь. — Знаете, много думал об этом, но никогда не произносил вместе: «бамовская мораль». Наверное, предельное напряжение всех сил. И еще — заряженность на Поступок!

Саманков так произнес слово «поступок», что я в блокноте написал его с большой буквы. Написал и подумал, что и Анатолий Васильевич Саманков, парторг ЦК Украины на строительстве Ургала, заряжен на поступок. Он оседло жил в родных краях, был авторитетен, уважаем, руководил большим строительным трестом, и вот это неожиданное, казалось, решение: ехать на БАМ. 7 ноября в Ургале на поляне у высокой лиственницы парторг проводил праздничный торжественный митинг. Грея собственным дыханием пальцы, выводил на фанерном листе слова: «Здесь будет город Ургал!»

И первым на том митинге Саманков сказал:

— Вместо резолюции предлагаю идти на разгрузку вагонов.

И сам не ушел с разгрузки до следующего вечера.

Он повторил:

— Бамовская мораль... Энтузиазм и бескорыстие. Мы вот школу строили, плотники никак не укладывались в срок. И к ним на помощь пришли воины-железнодорожники. И это после ударно отработанной вахты. За два месяца вместо шести возвели школу, и какую, — глядите!

И школа, и многоэтажные дома, и столовая, и прекрасный универмаг, какой и в большом городе не всегда

встретишь, — все это в Ургале сегодня! Действительно, очевидное — невероятное! Древний философ говорил: «Чтобы удивиться — достаточно одной минуты, чтобы сделать удивительное — нужны годы». Ургал сотворен за два года. Поступок? Конечно!

— А сколько трудов нам это стоило? — Саманков опять говорит медленно, будто вспоминает. — Действительно, не выдерживала техника, мы вручную долбили мерзлую землю. Понимаете, трудности — вещь многомерная, они не только закаляют, но и проверяют людей. Ведь у слов «трудности» и «труд» корень-то один.

И помолчав, добавил убежденно:

— У нас люди Поступка. Про Колю Черногора слышали?

Слышал. Вчерашний солдат, служил тут, на БАМе. Отслужив, остался: я, говорит, прикипевший к этим местам.

Инженеры «Укрстроя» и военные специалисты с самого обоснования в Ургале упорно прощупывали у реки Буреи, что близ поселка, каждый метр земли. Все строения тут возводились на подушке, то есть на полуметровом слое песчано-гравийной массы, чтобы не «разбудить» вечную мерзлоту. Карьер, где можно добыть песок или гравий, отыскивался у берегов реки. И вот там, на Бурее, однажды раскололся лед, подмытый подводным течением. Раскололся лед, и мощный ЗИЛ пошел ко дну. Шофер успел выскочить на кромку льда. А как спасти новенькую машину? Пригнали автокран, хотели накинута трос на ЗИЛ, но не получалось. И тут Николай Черногор, шофер, услышал про беду и примчался. Снял Черногор солдатский ватник, взял петлю троса и пошел к полынье. Мороз стоял под пятьдесят, точности ради скажу — 47 градусов, а Николай прямо в воду и ступил. Раз закинул трос, сорвалось, подошел поближе и зацепил, только крикнул: «Тащите!»

Рассказываю я это гораздо дольше, чем все происходило, ибо на берегу никто и опомниться не успел: сразу побежали к Черногору, разогревать стали, затолкали в теплую машину...

— Назовешь ли поступок Черногора подвигом? — Парторг Саманков задал вопрос так, словно сам себе на него ответил. — Главное — в естественности этого поступка. Именно Поступка, ибо сделал это вчерашний солдат в силу своей высокой нравственности, чтобы уважать се-

бя на этой земле. Вот что такое, думаю, бамовская мораль. Наша жизнь и наша работа!

Илье Архиповичу Требушевскому, кавалеру ордена Ленина (кстати, он первый получил эту высокую награду страны на магистрали), знатному шоферу, тому самому Требушевскому, который вообще впервые в практике строительства тасежных трасс участвовал в десанте, один из журналистов сказал восхищенно: «Железный вы человек, Илья Архипович!» А Требушевский ответил улыбаясь: «Железную дорогу строим...»

Человек и дорога... Очень важно видеть, как люди строят дорогу и как она, дорога, строит людей. Да, условия жизни здесь совершенно особые: оторванность от Большой земли, суровейший климат, неустроенность. Это все — внешне. А как же разобраться в самом человеке, ведущем тяжелую трассу, тяжелее которой никто и нигде не строил. Ведь разобраться в этом человеке — значит многое и, несомненно, очень важное понять.

Тот же Требушевский в разговоре о бамовской морали выразился, думаю, предельно точно:

— У нас люди — коллективисты. И лично ответственные! Такое вот сочетание, именно сочетание! Постоянное чувство ответственности всех и каждого. Точнее — общей и каждого!

Наверное, красноречивее всяких слов будет эта вот история, опять же обычная бамовская история. Четверо добровольцев, только что прибывших на трассу демобилизованных солдат, здесь в Сибири, на магистрали проходивших срочную службу, вызвались тащить на Даван технику. Было это на бурятском участке трассы, самом наитрудном из всей дороги. А на этом вот бурятском участке нет места тяжелее Давана. В переводе с бурятского Даван — перевал. Тут, на перевале, и идет трудный бой строителей с вечной мерзлотой, да разве с ней только. Снега тут, к примеру, выпадает столько, что на всю магистраль сполна хватит и еще останется. А что касается ветра, то замечу — Даван часто называют аэротрубой: полный ассортимент местных и залетных ветров присутствует в этих краях. На Даван и вызвались парни во главе с сержантом Леонидом Приставкой доставить технику. Семь дней — сорок километров, потом продукты кончились, а идти предстояло ровно столько же. Так что — обратно? Дорога ведь в снегу проложена, обратно побы-

стрее будет... Решили: Маресьев тринадцать суток полз по лесу, а мы что же — слабее?

Спросил: «А почему именно Маресьева вспомнили?» — «Так он же наш, бамовский, из Комсомольска-на-Амуре, конечной станции БАМа. Там, между прочим, и летать стал, в аэроклубе. Да и главное: Маресьев — настоящий солдат!»

И двинулся отряд вперед. Проваливались на речке под лед. И все равно — вперед. Полетела у Анатолия Макушева на тракторе задняя скорость, а он смеется: «Задняя скорость нам, ребята, ни к чему, мы вперед идем, и никак иначе».

Набрели ночью на заброшенное зимовье, нашли там полбанки сгущенки. Приставка суетился, всех угощал «праздничным чаем», а когда спохватились: «А ты чего же не пил, Леонид?» — он и сказал: «Братцы, у меня нынче день рождения, я угощаю».

На двенадцатый день вышли к Давану...

В Солнечном, небольшом рабочем городке — спутнике Комсомольска-на-Амуре, довелось мне познакомиться с Анатолием Александровичем Коленченко, первым секретарем Солнечного районного комитета партии. Он только приехал из Березового, конечной точки своего района, размерам которого может позавидовать среднее европейское государство. Именно в Солнечном районе главный трудовой плацдарм воинов-железнодорожников на БАМе. Воины, встречая Коленченко, говорят: «Комиссар приехал». И идут к комиссару — с радостями, заботами, идут к старшему товарищу... Да и сам Коленченко был когда-то в форме военной, к тому же в форме железнодорожных войск. Потомственный железнодорожник, он прошел все ступеньки — был рабочим, помощником машиниста, машинистом, мастером в паровозном депо. Учился в институте, работал конструктором на знаменитом «Амурлитмаше», выбрали там его секретарем парткома, а с весны 1977 года Коленченко руководит районной партийной организацией. У него собственная гордость — Солнечный район. Правда, признался с улыбкой, что гордость эта не единственная: Коленченко крепко и, наверное, навсегда заражен патриотизмом комсомольчанина.

— У нас, в новом, звонко названном Солнечном районе, — рассказывал Коленченко, — мы начинали с продолжения традиций, на засеянном прекрасными семенами духовном поле. Да и сам наш Солнечный по праву стал еще

одной страницей подвига дальневосточной комсомолки — подвиг отцов повторился и достойно продолжается... Вот вкратце история Солнечного. Обычная история героизма и свершений. Сегодня Солнечный — это в первую очередь олово. Самый большой в стране комбинат, дающий самое дешевое олово. Открыли его весьма странно: бурили одну из многих артезианских скважин и обнаружили оловянный камень. Геологи не могли тогда скрыть радости: открытие номер один пятилетки. А пятилетка была предвоенная, в сороковых, фронтовых, поиски месторождения прекратились.

В ноябре 1956 года к новому месторождению отправился десант геологов и строителей будущего рудника. Шестьдесят километров, только шестьдесят, от Комсомольска до месторождения, преодолевали около месяца. Шел сапный поезд, рубил завалы, пробивал дорогу. А уже в 1957-м стал Солнечный Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Первый отряд — конечно из Комсомольска-на-Амуре. Сыновья и дочери первостроителей города на заре. И начинали так же: корчевали тайгу, строили поселок. Начальником был один из самых первых строителей Комсомольска — Фомин Виктор Дмитриевич.

Долина, где стоит рудник и центральная фабрика, носит имя Халдоми, что в переводе с нанайского означает «сумка сокровищ». Открыли эту сумку и достали сокровища — комсомолки и молодежь, первостроители Солнечного.

О городе юности — Комсомольске-на-Амуре, о его создателях написано много песен. В одной из них такие гордые и призывные слова:

Держи равнение,
Мое поколение,
На Комсомольск,
На Комсомольск!

Держат равнение строители Солнечного, первопроходцы БАМа, воины-железнодорожники, ведущие трассу на громадной территории Солнечного района, на Восточном участке дороги века. Восточном — самом трудном. Трудном из трудных...

На карте района в кабинете первого секретаря — красные флажки. Помните, как было на суровых фронтовых картах, обычных политических картах мира, висевших в школьных классах, и ребята, мальчишки и девчон-

ки военных лет, флажками отмечали боевые дороги советских солдат. Победные дороги...

Коленченко ставит флажок на точку с именем совсем не таежным — Березовый.

— Вот здесь, в Березовом, в семьдесят пятом и началась магистраль Солнечного района. Именно тут высадились первые десанты воинов-железнодорожников, отсюда они пошли в наступление на мари и болота, на мерзлоту и глухую тайгу. И алый флаг — истинно символический знак победы. Вот только что я побывал близ Березового, в карьере, на отсыпке. Начальник смены лейтенант Дмитрий Ващук, инженер-строитель, показывал свое хозяйство. Перво-наперво повел к экскаватору Алексея Данилова, рядового, человека именитого в подразделении. Сменные задания — только с опережением, ниже 150 процентов выработки у Данилова не бывает. На его машине алый флаг победителя социалистического соревнования. Накануне Данилову прямо у экскаватора вручили комсомольский билет. Здесь и поздравления товарищей принимал. А потом — снова за рычаги сел.

Кстати, в тот день членами ВЛКСМ стали и другие солдаты — Виталий Косенко, Шаджон Стафаров, Банис Якоб, Алик Арафетян... Уже из этого перечисления имен и фамилий ясно, что трудится тут интернациональный коллектив: русский и украинец, узбек и латыш, армянин и воины других национальностей. А семья по-настоящему, по-солдатски, одна, боевая семья. Тут не раз убеждаешься, что магистраль приветает только коллективистов!

Вот рассказали мне солдаты про Алибека Уразгалиева. Специальности никакой у парня не было. Куда его определить? Ефрейтор Николай Становой, экскаваторщик, попросил: «Запишите ко мне!» Лейтенант Ващук сказал Становому: «У вас самого нагрузка получается на двоих, время на учебу где возьмете?» — «Найду. Научить — это самому новый урок рабочий получить». И стал учить сложному делу экскаваторщика Алибека Уразгалиева. Уже через полгода работал молодой солдат совершенно самостоятельно, а прошло еще немного времени — вызвал своего учителя на соревнование. Становой на это сказал: «Молодец, Алибек, правильно сделал! Будем стараться, посмотрим кто кого — обоим нам на пользу. И делу всему — польза!» И когда спустя неделю вдруг встал на вынужденный простой экскаватор Уразгалиева, ефрейтор

Становой сразу же пришел на выручку. А как же иначе. Верно говорят — соревнование друзей!

Солдаты-путейцы, что рельсы кладут, ставят там, куда они за смену должны прийти, алый флажок. Вот и становится он подлинным знаменем первопроходцев. К нему движется дорога, с этим флажком непременно возвращаются после смены, что означает: дошли до рубежа или даже перешли его. Политработник лейтенант Никульченко сказал мне: «Даже в самые лютые морозы не возвращались без флажка — не отступали, только вперед!»

Слушая эти рассказы, я вспоминал встречу в другом бамовском поселке — в Магистральном. В тот день во временный таежный поселок приехали корреспонденты иностранных газет и журналов. Их долго водили по поселку, показали казарму, столовую, первые метры дороги. Они что-то записывали, задавали множество вопросов, сами отвечали на вопросы бамовцев и снова записывали... Вечером, у традиционного таежного костра, зажженного в честь гостей, когда отзвучали «Подмосковные вечера» и первые, сочиненные уже здесь песни и стихи о Магистральном, один из корреспондентов тихо сказал:

— Знаете, хочу признаться. Когда я смотрел у себя советские фильмы о первых пятилетках, о героях революции, о подвигах в войне, мне всегда казалось, что авторы приукрашивают жизнь, делают героев лучше, мужественнее, сильнее, чем на самом деле. А увидел ваш поселок, познакомился с вами и понял: наоборот, даже, наверное, преуменьшены ваши люди в фильмах. В жизни они ярче! Вот у Сергея Эйзенштейна в картине «Броненосец «Потемкин» над восставшим кораблем поднимается революционный флаг? Фильм не цветной, черно-белый, а флаг был алым, ярко-алым... Эйзенштейн, рассказывают, сам раскрасил все кадрики с флагом красными чернилами. Но кто может сказать, что он приукрасил действительность? Флаг революции и правда ведь — красный!

И еще вспомнилось, не могло не вспомниться. В уже знакомом Ургале пускали котельную для отопления временной казармы. Тяжелейший был объект, и все из-за трубы, как ее поставить? Ни тягачей, ни кранов тогда еще не было. Что же делать? «Дело труба», — шутили солдаты... И все же придумали — доставили плиты, поставили трубу, высоченную, прямо в небо упирающуюся. И тут один из строителей, совсем еще юный парнишка, вдруг полез на вершину трубы. Никто и остановить его

не успел — метр за метром карабкался вверх, а когда добрался, достал из-за пазухи алый стяг и прикрепил к трубе. Так он и развевался на снежном ветру — победный алый стяг...

Да, они одного цвета — флаг над броненосцем «Потемкин», над путеукладчиком, что движется на восток от Березового, и над Ургалом, они одного цвета — цвета революции, свершений, цвета непобедимой молодости Октября.

СЕДЬМОЕ ЗВЕНО

Будто была это картина далеких и переальных времен — яростная ночь, наполненная ветром, вмерзшие в ночное низкое небо звезды, тоже далекие и тоже нереальные, и люди с факелами. Ветер играл пламенем, что-то приговаривал крикливо и холодно, и Роцину на мгновение стало даже страшновато. Конечно, он знал, что факелы нужны были для дела весьма прозаического и обыденного: ими путейцы отогревали буксы путеукладчика. Знал, и все равно: закроешь глаза на секунду, наслушаешься ветра, а потом увидишь горящие с брызгами факелы, и снова вспомнится картина далекая и не совсем реальная...

А потом вдруг ветер стих так же неожиданно, как поднялся, и огни стали похожи на добрые фонарики в ночи. Свет падал то и дело на кого-то из отделения, и Роцин радостно узнавал их: вон Попов, собранный, серьезный, солдат второго года, вон Тихонов, улыбающийся, веселый, весь наполненный любовью к морю, как и положено одесситу, и сменивший Черное море на зеленое море тайги. Потом он увидел Бригадира — так именовали Столярова, прапорщика, человека, родившегося на маленькой станции, выросшего в семье железнодорожников, так сказать, потомственного строителя дорог. Почему-то Столяров напоминал ему дирижера за пультом: на каждый жест столяровской руки становилась громче «музыка» или утихала вовсе... Даже ветер подчинялся Столярову, слушался, будто тоже в оркестре этом играл.

Сейчас взвод Столярова шел к новому рубежу — никто столько тут за смену не укладывал. Быть рекорду. И военный корреспондент Роцин уже мысленно прикидывал будущий репортаж с броским заголовком «Песня о встречном».

Роцина позвали в вагончик — солдаты подменялись на факелах, бегали греться.

— Садитесь, товарищ корреспондент,— сказал Попов.— Нам еще на морозе работать и работать, так что погрейтесь.

— Да чего там осталось, на несколько минуточек.— Неугомонный Тихонов улыбался вовсю.— Как идем, а? Мировой рекорд!

Да подожди ты с мировым... Какой быстрый! — Попов был, как всегда, серьезен и вдумчив.— До отметки еще дойти надо.

— Я не быстрый. Я радостный...

— Вот мы сейчас твоей радостью и воспользуемся, Тихонов,— сказал Рощин.— Расскажи-ка мне о прапорщике, ты ведь человек наблюдательный, а то он сам не очень разговорчив.

— Конечно, конечно,— заторопился Тихонов.— Железный человек Столяров! Иного слова не подберешь. Железный!

— Ну вот, опять разговорился...— Попов недовольно заворчал.— Железный... Привыкли уже: если командир, значит, этакий гигант с громовым голосом да характер стальной, крепче бетона. А слышали вы, как Столяров разговаривает, к примеру? Вроде и никаких командирских интонаций, а подчиняются ему беспрекословно, доверяют.

— А я разве не про это,— подхватил Тихонов.— Я ведь о том же рассказывал. Железный человек! Знаете, однажды в три часа ночи разбудил начальника звеносборочной базы. «Чего вам не спится?» — спрашивает у нашего прапорщика начальник. А Столяров, железный человек, говорит: «Лучше спросите меня, чего нам не работается. Стоим. Нет звеньев». «Утром разберемся», — говорит начальник. А Столяров твердо: «Разбираться надо сейчас, немедленно». И через два часа пришла вертушка со звеньями. Вот он какой товарищ прапорщик...

— Какой? — спросил Столяров с порога.

— Товарищ прапорщик, я про тот случай рассказываю, с ночной вертушкой.

— Давайте про другой случай побеседуем, самое время.

Один за другим входили в вагончик солдаты в полушубках, и каждый спрашивал: в чем дело, зачем сейчас перекур, ритм-то только набрали.

Столяров сказал сразу, будто выдохнул:

— На седьмом звене негабарит.

В сумятице шума, возникшей сразу, Роцин разобрал голоса: не может быть, у нас так не бывает, откуда у нас негабарит?

— Я дважды проверял,— сказал спокойно Столяров.— На седьмом негабарит.

И снова сумятица голосов: может, еще проверим, сантиметр туда, сантиметр сюда, в темноте недоглядишь.

— Проверяйте,— то ли предложил, то ли приказал прапорщик.

— Я сейчас,— сказал Попов.— Я быстро!

Он только успел подняться, как Тихонов проговорил:

— Не надо никуда идти. Там негабарит...

Наступила тишина, и она, казалось, длиться будет вечно, не кончится, а может, станет еще тише, если это возможно.

— Значит, знал, Тихонов.— Прапорщик внимательно смотрел на солдата. И повторил — себе ли, взводу своему: — Значит, знал... Так что ж не сказал, почему не поменяли вовремя?

И не соблюдая всех строгих уставных норм, Тихонов закричал, волнуясь, сбиваясь, захлебываясь в словах:

— Менять... Снимай костыли, забивай костыли, укладывай новое звено. Сколько времени бы ушло? Полчасика, час при этом бешеном ветре. А мы в каком темпе шли... У рекордной отметки были бы намного раньше намеченного срока, время осталось бы, вернулись и поменяли бы звено. И рекорд есть и звено в порядке.

Тишина не уходила из теплого, прогретого людьми вагончика, и даже снег смиренно отлетал от двери и окна.

— Товарищи, поймите же меня,— говорил Тихонов,— это сборщики ведь подвели, мы, что ли, звено собираем? И семьсот метров остается сейчас. Всего семьсот метров!

Прапорщик выждал паузу и начал:

— Мы тогда Абакан—Тайшет вели. Бригадиром у нас Фролов был. Тот самый знаменитый ныне Фролов — Сталинград оборонял, заводы восстанавливал. Я тоже, как Тихонов у нас, в бригаде за габариты отвечал. И вот до сих пор не пойму, как Фролов углядел бракованное звено — чутье у него, наверное, было... Но углядел. И мне говорит: как же так? Я вскипел: разве это брак, у других это нормой считается, что мы — ювелиры, миллиметр в миллиметр. Ничего не ответил мне Фролов, просто пошел менять бракованное звено! Мы даже плана в ту смену не дали — ЧП для бригады. Возвращаемся домой злые, все

молчат. Уже подъезжали к поселку, как он вдруг вслух сказал, словно сам с собой рассуждал: «Ребята, по этим вот рельсам красивые поезда пойдут. И знаете, какая у меня мечта? Чтобы рельсы наши под колесами песни пели. Прислушайтесь когда-нибудь — и правда поют... А такие вот негабаритные звенья век молчком и простоят».

Попов сказал:

— Товарищ прапорщик, кажется, все понятно. Только надо в столовую позвонить. Они нам на девять утра завтрак торжественный готовят.

— Я уже позвонил,— сказал с хитринкой Столяров.— Подтвердил: завтрак ровно в девять!

Они зажгли факелы и пошли. Менять седьмое — негабаритное. В девять пятнадцать Рощин, устроившись в крохотном закутке телефонной станции, кричал в трубку: «Редакция, редакция, записывайте, срочно. Есть, есть рекорд взвода Столярова!»

ПОБЕДИТЬ СУМЕТЬ!

«Хорошо бы сюда приехать вновь через несколько лет... Станция Джамку! Сотни огней среди тайги. Люди на светлых улицах. Но начинали — мы...»

Так думал ефрейтор Леонид Брезгун, глядя на одиноко стоящий среди вырубленных деревьев вагончик, на своего помощника Юрия Кизляка, который горячо говорил:

— У нас есть общая боевая задача: вперед, на запад, к Ургалу. И пусть после нас в этой глухомани останется жилье и тепло людское, и тут вот, в Джамку, скоро большая станция будет, не хуже, чем в городе, станут люди жить. Да что значит не хуже — лучше!

Кизляк говорил, словно спорил с невидимым собеседником, доказывая свою правоту. И еще — руками резко рубил холодный воздух: вроде должно было быть теплее от этого, а становилось еще холоднее. Да где тут согреться — мороз под сорок. Начался импровизированный диспут отделения, потому что неожиданно выпали свободные минуты: полетела самая надежная деталь в экскаваторе, не выдержал металл мороза. И пока Нариман Хайруллаев, признанный мастер, менявший одну за другой пару примерзающих к металлу рукавиц, справлялся с поломкой, командир Леонид Брезгун, комсомольский вожак, объявил о предстоящем разговоре. Тема беседы — дела насущные.

— Сейчас я вам для согрева боевые стихи прочту.— Брезгун выпрямился, громко начал. Но морозный воздух перехватил дыхание, и командир остановился. Сапа Белкин, человек веселый и задиристый, воспользовался вынужденной паузой:

— Ну вот, наш командир еще одну смежную профессию освоил. Я подсчитал, пятая профессия получается, поэтическая.

— Это не я написал,— серьезно ответил Брезгун.— Поэт есть такой, комсомольский, Александр Безыменский. Он написал эти стихи в годы первой пашей пятилетки.

Мы темп на качество помножим,
Греми же, большевизма медь!
Мы можем победить? Да, можем!
Так надо победить суметь!

Понятно? Темп на качество! Будто про нас с вами написано...

Беседа была короткой.

— Порядок! — весело крикнул Хайруллаев. — Можно двигаться вперед!

Отделение поднялось. Солдаты заняли рабочие места.

Прежде чем рассказать о Леониде Брезгуне и его боевых товарищах, тут, наверное, следует произнести вдохновенное слово отсыпке, то есть поведать о том, как они, Брезгун и его парни, ведут эту непомерно трудную отсыпку.

На магистрали не редкость споры о приоритете: мостовики по праву относят свою профессию к особо важной, путейцы — тоже. Теперь, когда есть уже живые километры трассы, в «особо важные» зачислили себя столь же по праву и машинисты, хотя и относятся они к отделу временной эксплуатации. Это отступление понадобилось мне, чтобы вплотную подвести вас к картине самой изначальной. Когда ни мостов, ни звеньев, ни тепловозов. Когда тайга молчалива и таинственна.

Вот в эту тайгу и приходят люди, занимающиеся отсыпкой земляного полотна. По точно выверенному строительному порядку они приходят сюда вторыми, вслед за теми, кто прорубает в тайгу просеку. А случается, что они, труженики большого комплекса отсыпки, эту самую просеку сами и рубят. Потому что, хотя у всех тут истинно свое дело, таежные строители должны и умеют многое. Командир отделения ефрейтор Брезгун сказал мне как-то:

«У нас в тайге просто строителем быть — это еще не все. Тут надо уметь и мост навести, и сруб поставить, и рельсы уложить. Вот тогда дорога без тебя не обойдется!»

В сторону будущей станции Джамку его отделению надо было идти вторыми, за вальщиками. Но дружный коллектив сдал строившийся объект почти на месяц раньше срока, и солдатам ничего не оставалось, как ждать нового карьера, пока его подготовят вальщики. Брезгун пришел к офицеру:

— Разрешите выйти на просеку?!

— Вы же не лесорубы. И именуете себя «экскаваторно-автомобильно-бульдозерный комплекс». Так?

— Так! Но на то и комплекс, чтобы выполнять любую работу.

На новый участок будущей дороги они пришли первыми. Валили деревья, потом начали отсыпку. Им установили норму отсыпки с учетом сложных условий: резкие перепады температур, болота, в которых экскаватору порой просто не двинуться, вечная мерзлота. Отделение Брезгуна, тщательно взвесив все эти объективные причины, решило вдвое увеличить норму выработки. Вначале мало кто поверил в возможность такой скоростной отсыпки. Одно дело — выдать двойную норму в течение дня, ну двух дней. Другое дело — повторять рекордную отсыпку в течение целого месяца. Но Леонид Брезгун знал возможности своих подчиненных.

— У нас на трассе строителей много, да мастеров не всегда сыщешь. В нашем отделении — все!

Это он про Николая Долгова, Наримана Хайруллаева, Юрия Кизляка, Михаила Полинчака, Валерия Илькина, Александра Белкина, Николая Шабанова и еще одного Николая — Брезгуна, своего младшего брата.

Брезгун был опытнее товарищей и потому главный учебный курс взял на себя — учил медленно, спокойно, не торопил и не суетился, как его когда-то самого учили. И конечно же, учились друг у друга, превратили площадку в своего рода учебный полигон.

— Смотрите, парни, — сказал однажды лучший машинист Долгов, — вот как скоростной забор получается. — И показывал — действовал ковшом, будто с лета, брал грунт, оттого ковш был полнее, что и требовалось доказать.

Пробовали все, вроде получалось. Кизляк — тот иной метод исповедовал: осторожно подбирался ковшом к грун-

ту, нацеливался, словно снайпер, и кричал сам себе, будто отдавал кому-то команду: «Захват! — И весело отвечал, опять же себе самому: — Есть захват!»

Проходили каждый день «предметы», звучащие непривычно: тренировка синхронности, взаимодействие мускулов. И становились рычаги тяжелых машин послушнее, и работали уже в каком-то им одним понятном, общем крутом ритме, понимали с полужеста друг друга. Вечером, в личное время, собирались на разбор — что получается, что нет, как сделать лучше. О своей рекордной отсыпке солдаты научились говорить тоже как-то не торопясь, с уважительными паузами.

Есть у рабочего человека такая схема роста: сегодня ты — рабочий, завтра — хороший рабочий, послезавтра — отличный рабочий, а потом — золотых рук специалист. Сам Леонид Брезгун — отличный воин-строитель. И товарищи его — золотых рук мастера.

БЕЛЫЙ ДЕНЬ

Гусеву сон снился такой подробный, что, казалось, трижды одно и то же кино глядел, так он все запомнил. И то, что солнце светило именно на самую середину моста, будто делило его пополам, и платье на Ольге легкое, словно тоже солнцем залито. Они вдвоем прошли по мосту, а заслышав гудок поезда, отошли на горку, рядом. Отсюда и смотрели, как поезд лихо, уверенно стучал колесами и река внизу медленно, будто прогуливаясь, катила тяжелые воды.

Вот такой сон Гусеву приснился, и тут раздался звонок, резкий, не терпящий отлагательств. Гусев здесь, на БАМе, давно научился сразу со сна входить в дела, будто и не шагал с Ольгой только что по мосту, которого еще нет...

— У тебя деловой голос, товарищ Гусев! Не спал вовсе?

— Спал, — ответил лейтенант Гусев. — Только что проснулся.

— Горазд ты придумывать, — весело сказал Алексей. — По какому разу расчеты проверял?

— Ни разу, — ответил Гусев и понял, что его прямой начальник, майор Алексеев, опять ему не поверил. — Правда, не думал я про расчеты. Я за Ольгу волнуюсь — вот что.

— Все в полном порядке будет, — Алексеев пребывал в хорошем настроении. — С Ольгой точно будет хорошо, родит тебе крепкого парня, не заметишь, как вырастет, станет военным железнодорожником, мосты возводить будет. Тут на БАМе. Или на другой трассе. Дорог хватит на его век.

Странное дело: Гусев и впрямь не боялся за опору, будто сотни раз такую возводил. Может, оттого не боялся, что думал про Ольгу: мысль о ней придавала ему силы.

Еще три месяца назад Алексеев и Гусев сражались за право пойти на эксперимент — ставить мост на опорах-стояках. Их мало кто поддерживал. И понятно. Обычный кессонный мост проверен, чего уж рисковать, да еще на сибирской реке: течение, порода, грунт — все было против. И все-таки они настаивали: ведь были пробы, ставили такие мосты, пусть в других условиях, но ставили! Вот и нам, на Восточном участке БАМа, где мостов больше, чем рек, потому что на иной дважды надо переправы возводить, надо научиться делать переходы быстро и надежно.

Им повезло. Майору Алексееву удалось все-таки получить разрешение на пробу, сегодня они ставили первую опору, самую первую.

Гусев поднялся, пошел к двери вагончика, но она открылась раньше, и появилась хмурая девчонка. И сказала с порога:

— Мне Гусева!

— Это я Гусев. А вы, вероятно, на БАМ и, вероятно, без путевки?

— Вам кто-нибудь рассказал уже про меня?

— Нет. Просто не вы первая, научился определять сразу таких добровольцев. А почему именно к нам, почему к воинам-мостовикам?

— А я была рядом, в СМП. Там все забито, ни одного места. Там и сказали — у вас можно попроситься...

— А что вы умеете?

— Я специально к работе на БАМе готовилась. Была женским парикмахером в Барнауле, ко мне очередь с утра занимали, потом на мужского мастера переучивалась, чтобы у вас полезной быть. Шестьсот мужских причесок знаю!

— Шестьсот это нам мало, — сказал Гусев. — Мало. А вот полезной быть — это значит уметь сейчас вот опоры ставить. Понимаете — опоры...

— Вы человек военный, вот и я буду по-военному: никуда я отсюда не уеду. Не уеду — и все!

Она села на чемодан посреди вагончика, и столько было решимости в девчонке, что Гусев понял: не уедет!

— Единственное, чем я могу помочь, — направить на наш узел связи, он вроде общий с СМП, там, кажется, был нужен человек. Пожалуйста, приступайте, а в свободное время, милости прошу, вагончик к вашим услугам, превращайте его в мужской салон. Все шестьсот причесок нам покажете, все шестьсот!

...У опоры его ждали, все было готово, пора начинать. Опора неохотно входила в воду. Работали механизмы, неистово гудели вибропогружатели. Сколько прошло времени? Гусев не смотрел на часы — все погружение тоже было рассчитано по секундам. И точно в срок они услышали глухой звук: кажется, встала. Да, точно встала на место.

Ну вот, можно перевести дух, посмотреть по сторонам. Только почему-то нарастал шум, усиливался, переходил в треск. И Гусев услышал крик:

— Лед пошел... Лед... Опору снесет...

В считанные мгновения Гусев успел распорядиться, чтобы убрали всех с опоры. Какими-то невероятными усилиями сволокли технику. И тут, будто ничего не видя перед собой, не разбирая дороги, бросилась к опоре девчонка.

— Товарищ лейтенант! Товарищ Гусев!

Он только и успел что-то прокричать девчонке и вытолкнуть ее с опоры. А сам остался. Сам — не успел. И треск стал громким, будто упало со скрежетом недовольное небо. И в секунды Гусев снова разом увидел весь свой длинный утренний сон...

Но опора стояла! Лед, разломившись, шумел уже в стороне, будто оправдывался за столь неурочное появление, уже бежали к нему, Гусеву, люди, и Гусев понял, что люди кричат от радости. Не узнав своего голоса, он спросил:

— Ну что ты бежала, мастер мужских причесок?

Мешая слова со слезами, девчонка тихо сказала:

— Мне повезло. Да, повезло — только я застухла, как вам телеграмма. Мне и сказали: «Беги обрадуй». Сын у вас...

И Гусев сошел на берег. День пачинался — солнечный, белый, счастливый...



В Березовом, на Восточном участке, коммунист Леонид Брезгун, воин-железнодорожник, показал мне письмо домой, товарищам письмо. Были в нем и такие вот примечательные строчки:

«Вы спрашиваете, что же это за работа наша в тайге? Как создается магистраль? Наверное, просто... Если это просто из гор, сопок, железа, леса и труда, из отваги строить магистраль...»

— Вы истинный поэт, Леонид...

— А БАМ и есть поэма. Вдохновенная. Наша поэма!

Где-то вдали, постепенно приближаясь, прозвучал гудок. Поезд, обычный сегодня бамовский поезд, шел на восток, к Комсомольску. Стучал колесами, набирал скорость, маршрут — океан... Магистральный маршрут. От Байкала до Амура. От подвига к подвигу.

Л. Герчиков

СОЛДАТСКИЙ ХЛЕБ

Из пункта А в пункт Б движется путеукладчик. На встречу ему, выйдя из пункта Б, в пункт А идет второй. Спрашивается: когда встретятся путеукладчики, если расстояние между пунктами А и Б составляет 305 километров?

Элементарная задача. Не так ли? Ее даже без применения алгебры решит современный первоклассник, естественно поинтересовавшись предварительно скоростью, с которой работают путеукладчики. Но вот беда-то: не так просто с полной уверенностью назвать точную цифру производительности механизмов, которые укладывают на стылую землю рельсы БАМа. Ведь дорога строится не на бумаге проведением черты по линейке. БАМ строится не в ковыльных степях, не на бескрайних равнинах, не под жарким солнцем, не на одной только тверди, не... Впрочем, об этом уже много написано — и о вечной мерзлоте, и о карстовых вакуумах, и о прочих экстремальных условиях. Но именно они-то и влияют в первую очередь на скорость строительства, к сожалению, не ускоряя, а только тормозя ее.

Ургал, Березовка... Еще совсем недавно эти названия были известны немногим. Теперь их знает вся страна. Здесь, на этом участке Байкало-Амурской магистрали, разворачиваются события, которые заставляют следить за ними с таким же интересом, с каким недавно наблюдали мы за строительством линии Бам—Тында—Беркамит, открывшей дорогу к мощным якутским углям. Задача сегодняшнего дня — заставить работать важнейшее звено магистрали раньше намеченного срока. И в этом святом порыве рождаются такие темпы и высоты берутся такие, что не пригодными для расчетов оказываются ни арифметика, ни алгебра, ни геометрия с тригонометрией — науки, как известно, строгие и точные, чьи постулаты незыблемы, как горы. А человек в солдатской шинели даже горы на БАМе сдвигает.

СУВОРОВСКИЙ НАТИСК

4 апреля. Когда смотришь, как работают воины-железнодорожники на строительстве моста через одну из широких дальневосточных рек, перерезавших трассу Байкало-Амурской магистрали, сравнение «работа кипит» не кажется литературным преувеличением.

Буквально кипит сама река. Вздыхая передними колесами высоченные буруны, идут по льду с щебнем в кузовах машины разных марок. Иногда верховая вода, кажется, вот-вот зальет радиатор, и тогда не избежать купания в ледяной ванне — даже для того, чтобы прикрепить трос к спасительному крюку другого грузовика, все равно ведь придется выпрыгивать из кабины. Но нет, все в порядке.

А зачем, спрашивается, понадобилось им по реке ездить в такую опасную пору? Не Ладожское же озеро здесь с Дорогой жизни. Не война, когда рисковать жизнью заставляла суровая необходимость.

Но, во-первых, риск в данном случае невелик. Вода в реке малая, так что все будет нормально. А ездят потому, что другой дороги здесь нет. Да ее и не проложить прямо к «карьеру», потому что вместо щебня для отсыпки подходов к мосту используют гальку... с речной косы. А она на середине реки.

5 апреля. Кипит работа и на мосту. Уже стоят девятнадцать опор. А на них легло столько пролетов, сколько положено по графику. И даже больше. Пишу так не потому, что это военная тайна. Просто, какую бы цифру я ни назвал, все равно она будет недостаточной. Темп строительства моста таков, что нам со своими журналистскими темпами, даже сверхоперативными, не угнаться за мостом. Пока мы расскажем, как это делается, объект будет построен. Ну и пусть. В данном случае перо воздает должное ребятам, строящим мост с поистине суворовским натиском. Да и посоветовал мне сюда съездить специалист, управляющий Мостотрестом № 8 Евгений Владимирович Ануров. Выразительно покрутив головой, но, как мне показалось, с некоторым смущением (как бы не обидеть своих) произнес: «Ну и работают хлопцы!» — и стал рисовать схему их опор. И сколько я ни допытывался, как же все-таки «хлопцы» работают, с точки зрения специалиста, он так ничего и не ответил. Только все повторял: «Поезжайте, сами посмотрите».

Вот приехал и смотрю. Стою у подножия моста и пытаюсь охватить взглядом впечатляющую панораму стройки. На рельсах идет сборка очередного металлического пролета: четверо парней в зеленых бушлатах оседлали «этажерку» конструкции и ловко орудуют гаечными ключами. Вечером после окончания монтажа мощный кран подвинет решетку пролета вперед и поставит его «на должное место». Блестят на весеннем солнце топоры. Пахнет свежим тесом. Синхронно наклоняясь вперед-назад, маленькие фигурки солдат, отчетливо различаемые на фоне неба, подтягивают к середине моста очередной рельс, который ляжет на пролет новым метром Байкало-Амурской магистрали.

Спрашиваю. Слушаю. Знакомлюсь. Когда кипит работа, не до разговоров. Два-три слова, и за инструмент. Отвлек на секунду двух молодых солдат. С Павлом Комаром, как выяснилось, мы жили в одном городе на Кировоградчине, в Знаменске, что вызвало у него удивление: «Надо же!» Дескать, куда меня, то бишь корреспондента, судьба забросила! А то, что она проделала то же самое и с ним, солдатом, это его не удивило. Сообщил, что работал помощником машиниста тепловоза. Мать трудится в школе, отец — мастером по производству керамической посуды. А он вот, младший Комар, мосты ставит.

Анатолий Стома до призыва в армию работал на киностудии «Беларусьфильм» механиком съемочной техники. Парень серьезный, как и Павел Комар. Рассказал: «Приехали на БАМ, и сразу же нам повезло. В оттепель попали. Минус 38. А потом немного похолодало. И 56 было, и 59. Минус, разумеется. Мать пишет: это даже хорошо, полезно для здоровья. Жара хуже. Расслабляет».

Мост уже перешагнул через середину Буреи. Четыре пустых пролета приготовились принять на свои плечи металлические строения. Поздно вечером готовая ферма подползет по рельсам к зияющему пролету и с помощью крана ее поставят, как надо. Мост станет длиннее, а срок, оставшийся до его сдачи в строй, естественно, короче. На щите, который меня попросили запечатлеть для истории, цифра 15. Столько дней осталось до конца строительства.

6 апреля. О ходе дела информирует молодой офицер Геннадий Аникин. Принцип строительства моста гениально прост. В речное дно вбиваются рельсы. Затем устанавливаются опоры. На них укладываются металлические

пролеты. А чтобы все это хозяйство не унесло весной паводком, возле каждой опоры ставится ледорез.

Первую сваю забили 5 января. Героически работала копровая команда сержанта Николая Викулова. «Великолепная семерка» трудилась в две смены, не давая остыть молотам. Ломались рельсы, когда забивали их под лед в скальное основание. Тогда бурили лидерные отверстия и в них вставляли опоры. Взрывали, сокрушали вечную мерзлоту толщиной до двух метров. Шесть молотов вышли из строя. Но люди лезли на двенадцатиметровую высоту и продолжали героический штурм этой большой реки.

Сказать, что сроки были даны невиданно короткие, — значит ничего не сказать. Три с половиной месяца на сооружение такого моста, — пожалуй, только специалисты могут профессионально оценить, что это значит. А построили они «мостик» совмещенный, железнодорожно-автомобильный, который хоть является временным, а простоит не один год. И будет не просто стоять! Работать будет. Работать одновременно с основным железнодорожным металлическим мостом, который начинают строить чуть выше, метрах в ста двадцати, бригады, получившие большой опыт при сооружении моста через Амур возле Комсомольска. Сто дней... Больше времени дать не могли по двум причинам уже известным: фронт и так отрывался от тыла. Строители железнодорожной линии уже дошли до Алопки, уйдя на правый берег Буреи. Промедление, конечно, не отложило бы работы до следующей весны, но потребовало бы новых инженерных решений, которые надо искать на принципиально новом пути.

Как ни странно, но трудная река и суровая зима сами стали объективными помощниками строителей. Толстый двухметровый лед позволил поставить на него сразу все имеющиеся в наличии копровые молоты, предоставив остальное умению и оперативности воинов-железнодорожников. Не успей они закончить опоры до весеннего паводка — вот тогда-то и возникли бы проблемы. Река эта столь стремительная, что удержать на плаву технику имеющимися способами и средствами невозможно. Теперь все проблемы сняты. Ростверки и рамные падстройки соорудили быстро благодаря тому, что применили отработанную пятнадцатилетней практикой технологию, а 1200 кубометров леса помогло напилить Ургальское шахтоуправление.

7 апреля.

— Кого выделить из ребят? — спрашиваю секретаря Верхнебуреинского райкома комсомола Сергея Данилова.

Молча протягивает мне список:

«Наградить Грамотой райкома ВЛКСМ: Василия Конишура, Василия Харлапа, Василия Разумейко, Владимира Орлова...»

Девять фамилий.

«Наградить ценным подарком Сергея Дроздова, Владимира Макушина...»

Шесть фамилий.

— И чем они знамениты?

— Мостом.

— Но их так много. Я не смогу рассказать о каждом.

— А ведь и это еще не все. Почти каждый из воинов-железнодорожников получил грамоту или ценный подарок.

...Мне в одной школе один парень, когда я говорил о дисциплине и порядке, четкости и организованности, умения подчинять свои поступки интересам коллектива, о быстроте действий и беспрекословии — качествах, куда более симпатичных, чем размагниченность, скепсис и склонность к мелкому философствованию, протянул в ответ: «Так это же вам не армия». Он, этот парень, правильно подметил, чем сильна армия восемнадцатилетних мужчин, которые без бород, без усов и прочей излишней лохматости делают поистине историческое дело — строят БАМ. А не занимаются разговорчиками в строю.

8 апреля. Тридцать лет не строили в стране таких мостов. Как война кончилась. А теперь вот понадобился старый опыт.

Стоят рядом два офицера — уже знакомый нам Геннадий Аникин и Жорж Георгиевич Исаакян. Первый годится в сыновья второму. Та самая эстафета поколений в действии. В Киеве у Жоржа Георгиевича сын Олег — конструктор и дочь Армида — преподаватель музыки. Жена в Харькове. Такова жизнь строителя.

Седеющий, крупный, похожий на Ираклия Андроникова, Жорж Георгиевич начинает рассказ о делах давно минувших дней. Рассказывает как будто между прочим. Но в его словах даже штатскими товарищами, не отвечающими за мост, просматривается педагогика человека, умудренного опытом, который, даже несмотря на то, что

носит военную форму, старается не злоупотреблять приказами. Все больше на аналогии налагает.

— Стояли мы тогда на Днепре. Точную дату помню: десятое марта. Почему помню, сами догадаетесь. Приказ: во что бы то ни стало удерживать мост. Не от немцев. Уже сорок пятый. От ледохода. А мост деревянный был, шатался, когда по нему поезда ходили! И жил я на устое моста. Даже спал там. Не уходил. Большое напряжение было. Рвали лед. А тут звонят из штаба: «Сын у тебя родился. Поздравляю». И сразу же звонок командира: «Спасешь мост — к жене поедешь, не спасешь — на дно пойдешь вместе с ним». Вот так жили. Так работали.

Офицеры понимающе переглядываются. К своему ледоходу они подготовились хорошо. Мост оцетинился ледорезами и готов к атаке стихии. Самый быстрый мост. Поэтому что машины и поезда по нему пойдут не снижая скорости. И построили его тоже стремительно — за сто дней с небольшим, перекрыв даже военную норму в два раза.

18 апреля. Солнце садилось за зубчатый гребень леса. В контражурном свете чернела сплошная стена лиственных, главного дерева Верхнебуреинского района. Длинные тени густо легли на дорогу, застыли фантастическими очертаниями у замшелых камней.

И вдруг я увидел его. Он стоял гордо, царственно, с красивыми ветвистыми рогами, демонстрируя всем своим видом полное доверие к людям и абсолютную уверенность, что никто не посмеет обидеть его, не осквернит таежную тишину подлым выстрелом. Он стоял с запрокинутой назад головой совершенно неподвижно. Даже подумалось, что это всего лишь причудливые корневища вывернутого бурей из земли дерева. Но нет. Кто-то озорно присвистнул, и изюбр, неторопливо повернувшись, скрылся в тайге.

— Пришел посмотреть, что мы здесь делаем...

— Скорее проконтролировать, когда мы кончим мост, чтоб не плавать через Бурею.

Когда-то в эти места ездили в командировку, в основном по охотничьим делам. В глухих дебрях привольно жились медведям, сохатым, изюбрам и знаменитому якутскому лучшему в мире соболу. Дремучие, берендеевские места. Пошла однажды работница с пахты за брусникой. Четырнадцать дней проблуждала. Сейчас бы ни за что не

заблудилась. Вышла б к людям. Много их стало в лесу. Пришли — разбудили тайгу.

20 апреля. Звоню в Москву, в редакцию газеты «Советская Россия»:

— Мост готов. Можно печатать материал. Через два дня начнется движение.

— А что это ты нам за снимок прислал?

— Моста.

— Так это же прошлогодний. На нем еще пять пролетов монтировать. Мы посчитали.

— Так я снимал пятого апреля.

— Что же, они за пятнадцать дней успели все сделать?

— Почему за пятнадцать? За пять...

Жертвами наших старых понятий об оперативности стали не только газетчики. Пока кинематографисты Дальневосточной студии кинохроники снимали, проявляли, монтировали, озвучивали свой материал, посвященный началу строительства моста, ребята его уже построили. Журнал «Дальний Восток» № 14 шел в Чегдомыне, сопровождаемый веселым оживлением в зале. На экране еще топорами рубили бревна для опор, а в жизни мост уже давным-давно работал.

22 апреля. Секретарь Верхнебуреинского райкома партии Владимир Иванович Луночкин быстро-быстро (к неудовольствию фотокорреспондентов) перерезал красную ленточку, не дав возможность прессе сдублировать съемку. Регулировщик рядовой Владимир Рекадзе артистически, совсем как дирижер симфонического оркестра, взмахнул своей волшебной палочкой. Шофер Рабанэ Рэнан включил мотор своего вездехода «Ураган» — головной машины с такой знакомой надписью «Вперед на запад!», и мост заработал.

Секретарь Хабаровского крайкома комсомола Виктор Курлович вручил комсorghу подразделения Виктору Семочкину переходящее Красное знамя «Герои пятилеток ветераны труда — лучшему комсомольско-молодежному коллективу». А потом еще много-много работы досталось секретарю. Он вручал грамоты ЦК комсомола, крайкома ВЛКСМ, знаки «Молодой гвардеец пятилетки», которые были очень к лицу гвардейцам-мостостроителям.

Стояли в строю именинники. Наглаженные, гладко выбритые, со всеми знаками воинской доблести. Сержант Николай Астафьев, рядовой Алексей Рябов, ефрейтор

Виктор Казанов и мой тезка Владислав Валюкевич, которого на строительстве моста приняли в комсомол. Да, да, доставили человеку высшую радость—прямо на опоре провели собрание и вручили билет. Носи его, солдат, в гимнастерке и помни про мост.

В июне Буряя попробует крепость моста. Уровень паводка превзойдет обычную норму на отметку наводнений, на полтора-два метра, достигнув девяти метров. Такое бывает раз в сто лет. Вода подберется почти до самого пролетного строения, утопив опоры... Останется полтора метра. Река будет нести бревна, лодки, коряги, бочки, целя в деревянные опоры. Но люди спустятся под мост и встретят опасность лицом к лицу, разбирая заторы с помощью шестов и вручную.

Будет дежурить вертолет. Будут солдаты со спасательными кругами: вдруг кого-нибудь спесет. Страшная картина: «Жигули» в бешеном потоке, дом с крышей и трубой. И будет команда, как на войне: «Мост спасти любой ценой!»

Ночью станет совсем страшно. Ударит гроза, взбесится ливень. Москва прикажет снять всех людей, кроме команды Светлова. На мосту останется двадцать самых отважных солдат, а воде до пролета двадцать самых опасных сантиметров. И люди победят стихию. Дети тех, кто в войну взрывал, а потом строил мосты, докажут, что их не зря называют наследниками.

ПРАЗДНИК

Когда журналист приезжает в колхоз, председатель обязательно ведет корреспондентов по хозяйству. Особенно если оно передовое, если всходы хорошие и поля без сорняков, если на фермах механизация и породистый черно-пестрый скот.

Когда журналист приезжает на БАМ, каким бы гостеприимным не оказался командир, показать укладку пути человеку с пером и фотоаппаратом не спешит. Это ведь не колхоз, где все рядом, а линейная стройка, где фронт работ находится порой за сотни километров от места обитания руководства.

Возникает проблема транспорта. Всегда или почти всегда. Конечно, можно попросить машину. Или даже вертолет. Если есть, дадут. А почему бы и не дать? Печать уважают. Печать помогает. Печать — большая сила.

Но свободных колес, как правило, не бывает. Даже для журналистов. А винтокрылый извозчик еще и дорог.

На первых порах копеечку считали плохо и частенько шиковали. Известен случай, когда популярная певица, выступавшая на трассе с концертом, заявила, что может работать только под аккомпанемент пианино. Голос у нее якобы так устроен. И что? Доставили в тайгу пианино. На самую дальнюю точку. Вертолет принес на подвеске, как горный орел добычу в когтях. Подумаешь — пианино. Да, если надо, рояль бы доставили. Симфонический оркестр в полном составе. Знай наших! Улавливай дальневосточный размах! Целые дома с неба сыпались, как манна, а тут какой-то музыкальный инструмент.

Но с некоторых пор строители стали бережливее. Берут на учет каждую шпалу, каждый гвоздь.

Во всех хозяйствах Восточного участка на самых видных местах развешаны боевые листки с «прейскурантом» экономики.

«Бережливость — черта коммунистическая. Воин, запомни эти цифры! Береги стройматериалы! Ведь один костыль стоит 4 коп., подкладка — 41 коп., накладка — 1 руб. 50 коп., шпала сосновая пропитанная — 5—7 руб. Экономь бензин! При неисправной системе питания автомобиля в минуту теряется 2,5 грамма горючего, в сутки — 3,6 килограмма, в год — 1,3 тонны. Имей в виду! При бесцельном горении одной только стоваттной лампочки в течение десяти часов ежедневный перерасход электроэнергии составляет один киловатт-час. А в течение года ее потеря составит 14 руб. 60 коп.

Знаешь ли ты, что одно ведро стоит 1 руб. 20 коп., умывальник — 4—7 руб., табуретка — 5 руб., кровать — 12—14 руб.?»

Такие вот цифры. Их сотни. Все подсчитано: стоимость топора и дрели, тисков и пассатижей. Даже чашки с ложкой и котелком. О вертолете же ни слова. Само собой подразумевается: дорого.

И негоже братьям журналистам злоупотреблять традиционным уважением к прессе. И потому самый лучший транспорт на БАМе — это попутный транспорт. А самые желанные гости те, которые не требуют к своим персонам повышенного внимания.

Нам повезло. Вертолет летел на станцию Амгунь, куда со стороны Березовки подходили рельсы. Появилась возможность побывать на торжественном открытии участ-

ка дороги, познакомиться и поговорить с известным на БАМе человеком Виктором Шапталой.

Дорогу от Ургала до Березовки прокладывают железнодорожные войска Вооруженных Сил СССР, и они же реконструируют старую лесовозную ветку от Березовки до Комсомольска-на-Амуре. Станции строят лучшие специалисты, посланцы крупнейших городов и столиц союзных республик. Воины-железнодорожники работают и на других направлениях, но здесь, на восточном направлении, их участие в строительстве второго Транссиба наиболее заметно.

Сегодня у солдат праздник. 7 октября, через несколько дней после митинга на станции Солони, куда пришел путеукладчик со стороны Ургала, стальные рельсы магистрали пришли со стороны Березовки на станцию Амгунь. В этот день, словно бы желая наглядно показать приезжим специфику местных условий, свистел сильный, пронизывающий до костей ветер, а возле свежееотсыпанного земляного полотна, поднявшегося непроходимым искусственным барьером, злобно тычась в гравий, ползали остатки таежного пожара.

Два грузовика — кузов к кузову — являли собой импровизированную трибуну, ожидающую героев дня. Рдел, как багульник по весне, мобилизующий лозунг: «Вперед на Ургал!» А еще один лозунг обращал на себя внимание своей стилистической необычностью: «Дали Амгунь! Вперед на запад!» Удивляло слово «дали». Но, вызвав в памяти легендарный кавалерийский клич эпохи Павла Корчагина: «Да-ё-ё-ё-ш!»), слова «Дали Амгунь» можно было воспринимать как обычный отчет о проделанной работе.

«Дали Амгунь»... А это значит отсыпали горы кубометров земляного полотна, уложили пятьдесят километров триста метров рельсов на главном направлении БАМа, на два месяца раньше срока выполнили свои социальные обязательства, а общая длина железной дороги на главном ходе Восточного участка превысила сто километров.

Оставались считанные минуты до начала укладки «серебряного» звена. Команда из двух десятков журналистов центральных и местных газет, радио и телевидения «пытала» команду старшего лейтенанта Евгения Буданова, которая была сегодня героем дня. Все ее участники — люди опытные, надежные, дружные, настоящие мастера своего дела — спокойно и достойно, с немногословностью

уставших людей отвечали на вопросы прессы. Пятьдесят километров, которые остались за спиной, были их версты. Трудные, памятные каждым метром. И любой из ребят мог сегодня гордо и к месту сказать крылатые слова из знаменитой буденновской песни: «Никто пути пройденного у нас не отберет». Пролетят годы, и каждый из них, проведя пальцем по тоненькой линии, устремившейся на карте к океану, сможет сказать: «Моя работа. Моя дорога. Наш труд».

Особенно много вопросов главным героям — машинисту Виктору Шаптале и оператору Николаю Шафранюку: откуда родом? кем работал до призыва в армию? есть ли невеста? кто отец?

Биографии у ребят очень похожи. Оба с Украины. Один с Харьковщины, другой с Волыни. Оба трактористы. Закончили сельские профессионально-технические училища. У обоих по сестре. Оба сыновья солдат. Отец одного дошел до Берлина, другого — до Будапешта. Что же касается невест... Да разве ж могут такие гарные хлопцы не нравиться девчатам?!

— Еще вопросы будут? Нет. По коням!

Черные комбинезоны срываются с места. Каждый отлично знает свой маневр. Тягач берет мощными зацепами верхнее звено, поднимает его и, продвинувшись ровно на двадцать пять метров, бережно опускает недостающие дороге рельсы и шпалы. Черные комбинезоны набрасываются на «серебряное» звено. Быстро мелькают в руках гаечные ключи. Раз, два, три — и готово.

Начинается митинг. Звучит Гимн Советского Союза. Замер под развевающимися знаменами четкий строй. На трибуну поднимается первый секретарь Комсомольского-на-Амуре райкома партии Сергей Петрович Лашманов. Высокий человек с добрыми глазами обводит взглядом строй, над которым колышется холодное облако пара, и вдруг, совсем некстати для этого праздничного дня, сердце его сжимается от горькой грусти. Как же так? Как стремительно и безвозвратно пролетело время? Давно ли он, молодой комсомолец, приехал вслед за первостроителями, высадившимися на берегу Амура, в селе Пермском, с парохода «Колумб», чтобы в глухой тайге построить прекрасный город юности. Давно ли ему говорили о славных традициях, о продолжении подвига отцов, о свершивших революцию, завоевавших Советскую власть и отстоявших ее в горячих классовых боях гражданской войны?

Давно ли... А теперь вот уже он с этой трибуны должен сказать им, этим угловатым мальчикам, какие-то слова, которые бы взяли за сердце и донесли до каждого из них высокий смысл их сегодняшней миссии на Дальнем Востоке. Он думает несколько мгновений и приходит к выводу, что лучше тех слов, которые говорили тогда ему, он не скажет. Да и нет смысла искать новую формулировку, если старая точна и пезыблема, как аксиома. И усиленные громкоговорителями, над строем солдат, над заснеженными верхушками лиственниц, вдоль полотна, где уже проложены рельсы и где рельсы им еще предстоит проложить, летят слова первого секретаря райкома:

— Вы достойно продолжаете дело отцов, построивших в тайге город юности. Вы приумножили их славу.

Поднимаются на трибуну командиры, комсорги, замполиты.

У микрофона Виктор Шантала. Парню хочется сказать многое. Про то, как это естественно — все время находиться на острие атаки. Как иной раз приходит страх: «А вдруг подведем?» Это только если со стороны смотреть, все у них получается чисто и гладко, без сучка и задоринки. Не зря же пошла гулять по БАМу неправильная и обидная для них, монтеров пути, фраза: «Самое простое — бросить на землю рельсы». Простое...

Однажды вышло из строя электрооборудование: в генераторе пропало возбуждение. Работа остановилась. Где искать поломку? Ребята же не профессора. Молодежь. Только-только на технику сели. Выход один — отходить назад. Кланяться специалистам из ремонтных мастерских. Те сделают. Асы. Но время. Правда, можно было попытаться самим. Попросили самого опытного — рядового Сапу Сафьянова: «Поковыряйся в технике, а? Пошамань, может найдешь, а?» И представьте, нашел парень неисправность: оказывается, сторело сопротивление на щитке приборов. Через час путеукладчик вновь приступил к работе, успев в эту смену выполнить установленную норму, и с высоким качеством. А если бы не рискнули? Если бы отошли назад?

Так это один эпизод. А сколько бились с болтами для крепления лебедки... Не хватало их. Завод не успевал делать. Решили попробовать изготовить их своими силами. Приварили, испытали на прочность — получилось прекрасно.

Еще мучились с прокладками на соединении электро-

двигателя и редуктора лебедки. изнашивались они быстро, времени на замену требовали много. Применили обыкновенную резину. Удачно.

И вообще, если посмотреть на путеукладчик, тот, который пришел к ним с завода, и тот, на котором они достигли таких успехов, получится большая разница. Хлопцы поставили дополнительные кожухи ограждения над генератором, перекрыли ограждением заднюю стенку щита управления, установили на путеукладчике дополнительные световые и звуковые сигналы, что позволило резко повысить гарантию безопасности в работе.

Да, путеукладчик — это главный бомбардир, если применить футбольное сравнение. Который забивает голы. Который приводит к победе. Который определяет результат. И подобно тому как на центрфорварда работают другие нападающие и полузащитники, питая его мячами, так и работу путеукладчика обеспечивают многие: изыскатели, проектировщики, взрывники, бульдозеристы, связисты, водители самосвалов, токари, слесари, плотники, ремонтники плюс вся сфера культуры и быта.

Но ефрейтор Виктор Шаптала сказал гораздо короче. Так сказал:

— Мы благодарим партию за то, что именно нам, молодым, доверено строить магистраль века. К Новому году придем в поселок Ясный. Если мостостроители пропустят путеукладчик. Не пропустят, по льду пройдем, но будем в точке.

Захлебнулись, залились звоном от радости медные трубы. От звона тарелок и уханья барабана посыпался снег с еловых веток. Упиваясь собственным голосом, засвистела тоненьким дискантом флейта. Зашуршала галька под сапогами. Гуп-гуп, гуп-гуп. Начался торжественный марш-парад.

Ефрейтор Шаптала отошел за тягач, прислонился к горячему радиатору, достал из телогрейки конверт, вскрыл его, и ветер затрепетал двумя листками, вырванными из школьной тетрадки. Строчки, написанные прекрасной украинской мовою, тихо зашептали ему голосом Гали: «Витя! Ну колы ж ты повернешься до дому? Я так скучила за тэбэ, коханий мий. Кожный дэнь слухаю радио и дивлюсь по тэлэвизору уси пэрадачы з БАМу: а вдруг да скажуть про тэбэ, а ще краще — покажуть. Як бы ты знав, Витя, як дорог ты мэни, як люб. Чекаю тэбэ. Повертайся скоріше».

На широком чумацком лице молодого ефрейтора играет счастливая улыбка. И оркестр играет. «Не плачь, девчонка, пройдут дожди, солдат вернется, ты только жди...»

Галя ждет. Написала же: чекаю.

В НЕБО С НЕСЕЛОВСКИМ

Ну вот. С командой одного путеукладчика мы познакомились. Теперь бы попасть на встречный. А он уже ушел от Ургала более чем за сто километров. Идем с военным журналистом старшим лейтенантом Женей Москалем к политработнику Тertyшному Юрию Васильевичу договориться о транспорте. Сухой, подтянутый офицер с пронзительным взглядом добрых глаз, немедленно поднимает телефонную трубку и начинает крутить диск в поисках наиболее приемлемого варианта. Надо же! Уже есть разные варианты. Можно добираться все тем же вертолетом. Можно по притрассовой дороге на газике. И уже по железной дороге можно на дрезине или рабочем поезде. А давно ли в те места только вертолетом можно было долететь? Далеко ушла дорога. Много сделано. Много построено.

Тertyшный набирает номер вертолетчиков.

— Когда? Через пять минут? Кто летит? Неселовский? Не улетайте без журналистов.

Шубы и шапки — в охапку. Фотоаппараты — на грудь. И в путь. Бегом. Рысью. Аллюром. Наметом. Вслед слышим указания Тertyшного шоферу: «Мигом!», дежурному: «Открывай ворота!», вертолетчикам: «Будут точно! Можете раскручивать винт».

Мчимся по заснеженному поселку, как на пожар, никого, впрочем, не удивляя скоростью своего движения. Здесь привыкли к тому, что солдаты всегда спешат. Взмывая на поворотах белые буруны снега, ныряя в распадки и взлетая на вершины сопочек, проносимся сквозь раскрытые железные ворота и тормозим прямо у вертолета. Гигантский вентилятор уже гонит по полю серебряную колючую пыль, норовя сдуть с голов корреспондентские шапки и вместе с ними, в сугроб, их обладателей. Но с разбегу, не опоздав, впрыгиваем в дверку, благодаря комплексу ГТО, и тут же взмываем в небо. Косим глаза на Евгения Константиновича Неселовского: подвели? Молчит. Значит, все нормально,

Командира подразделения, строящего БАМ на восточном направлении, сегодня нет в кабинете. Он улетел в отпуск. Его обязанности выполняет Евгений Константинович. С ним и летим. Удачное соседство? На редкость. Неселовскому необходимо побывать на самом главном участке, где магистраль подходит к мосту через реку Могды, посмотреть, все ли там в порядке, и в этот же день возвратиться домой. Надо успеть, потому что если рискнем остаться на ночь, соблазнившись возможностью провести время в солдатской казарме и отведать солдатской каши, то ночь эта без вертолета, от услуг которого мы откажемся, вполне свободно превратится в полярную и Новый год нам придется встречать не в тесном домашнем кругу под маленькой дефицитной елочкой, а в глухой тайге, под сенью гигантских елей и в обществе бурых медведей. Соблазнительно, экзотично. Но как-нибудь в другой раз. Сегодня торопит время. Принимаем боевое решение: уложиться в расчет времени Неселовского.

Евгений Константинович как сел в кресло, сжав подлокотники пальцами, глядя прямо перед собой, так и головы не повернул. Своей сосредоточенностью он напоминал императора, сидящего на троне и решающего задачу огромной государственной важности, а его нежелание смотреть в иллюминатор можно тоже просто объяснить: или надоело ему одно и то же смотреть, бесконечно мотаясь по трассе, или маршрут этот он изучил назубок. Пригласил жестом сесть рядом, на второй, точно такой же трон. Я отшутился: дескать, не могу узурпировать чью-то власть. Он не настаивал. И я прильнул к блистеру.

Замелькали под нами маленькие ургальские домики с большими огородами, обнесенными заборами, дороги притрассовые, по которым тяжелые машины везли все, что надо магистрали, и лесовозные, аспидно-черные выходы могучих пластов великолепного угля, избушки охотников и геологов, сплошное перекрестье троп. Поплыли под чревом вертолета островерхие сопки, похожие на шлемы древних русских воинов, лобастые вершины Буринского хребта, увенчанные белыми шапками снега. И везде угадывалось, бросалось в глаза присутствие человека, ощущались результаты его деятельности.

Вспоминаю первый полет по Восточному участку БАМа летом 1974 года. Вот точно так же, прижавшись лбом к холодному стеклу иллюминатора, думал я: неужели можно построить железную дорогу в этих горах,

которые стали каменным щитом на пути стальной колеи, в этих дремучих лесах, где даже легко заблудиться зверю, в этих марях, где все тонет, где даже вертолет не мог приземлиться, пока не построили специальные настилы. И еще запечатлелся в памяти одинокий след вездехода, прокладывавшего первую борозду на БАМе. След, как лыжня, тянулся к месту высадки десанта изыскателей, тоненький, неровный, прерывистый. Он нырнул в лес, и было страшно, что он оттуда не выйдет, но он вырывался на простор и упрямо тянулся, тянулся, тянулся. Потом он вдруг проваливался в болоте, и казалось, что уж теперь все, не вынырнет след, и я молил бога: пусть будет все у них хорошо, и становилось радостно, когда две тоненькие рисочки вновь начинали писать на первой странице истории БАМа самую первую строку.

Вертолет круто взял вправо, накренился, и я снова увидел две ниточки следа. Но это был не тот, вездеходный автограф. Это были рельсы. Солнце вспыхивало на стальной поверхности металла. Дорога уверенно бежала по просеке, по земляному полотну, засыпанному марь, и вдруг резко оборвалась. Даже сердце екнуло. Но тут я увидел, что рельсы нырнули прямо внутрь горного хребта. Гора открыла рот и проглотила сталь.

— Дуссе-Алинь! Тоннель! — закричал я, не удержав эмоции, выплеснувшие через край.

Человеку всегда хочется поделиться своей радостью, когда он переполнен ею. Мне хотелось, чтобы человек, как влитой сидевший в уютном кресле, глядя прямо перед собой, встал и разделил мои чувства. Я повернул голову к Неселовскому. Евгений Константинович уже сидел рядом, у соседнего окошечка, на откидной скамейке. Неудобно повернув шею, он с задумчивой полуулыбкой рассматривал место, где дорога встречалась с тоннелем. Не надо было быть сверхнаблюдательным, чтобы заметить: у человека с этим местом связано особое чувство. У меня тоже. Но несколько иное.

ТОННЕЛЬ

Тогда, во время нашей первой поездки, именно здесь — сопку я узнал с вертолета — мне впервые открылась человеческая красота Павла Филипповича Рязанцева, начальника изыскательской экспедиции института «Дальгипротранс». Он возил нас по Восточному участку трассы.

Показывая, рассказывал, комментировал. Газики форсировали шумные горшые реки, скользили по крутым спускам, натужно урча моторами, брали почти вертикальные подъемы. Именно вот здесь, где мы сейчас пролетали, наша группа, в которую входили партийные, комсомольские и хозяйственные работники Верхнебуреинского района и Хабаровского края, сделала привал, но Рязанцев вместе с Рексом Михаилом Леонидовичем, главным инженером проекта БАМа, потихонечку отошли в сторону и, о чем-то пошептавшись, полезли вверх по тропинке на сопочку. Преодолев себя, я спял тяжелый «Репортер», отбивший мне все бока, и, захватив с собой один лишь фотоаппарат, поплелся вверх на вершину вслед за ними. Раздвинув кусты, я увидел своих героев в минуту светлой печали. Светлоголовые, в аккуратно выглаженных энцефалитках, мои старики напоминали в этот момент и солдат-ветеранов, и маршалов на КП. Они вернулись к местам своей молодости, к дороге, которую начинали прокладывать лет сорок назад, не успев завершить начатого. Сначала помещала война. А когда они пришли сюда снова, после Дня Победы, работу еще раз пришлось отложить. Страна Советов не могла построить все сразу: и БАМ, и каналы, и лесополосы, и гидростанции. До этого тоннеля они успели отсыпать земляное полотно и местами проложить рельсы: между ними уже успела прорасти... береза — поездам же так и не суждено было ходить. А после войны был построен и тоннель. Но о нем разговор особый. Мои старики смотрели на западный портал Дуссе-Алинского тоннеля, переворачивая страницы памяти, и я сделал снимок, который мне дорог особой памятью, потому что тогда я не успел сделать дубль — герои услышали щелчок затвора, а сейчас ситуацию повторить невозможно вообще — через месяц после той поездки Павел Филиппович Рязанцев ушел из жизни. Сердце, на которое обрушилась поистине титаническая нагрузка, не выдержало напряжения первых трудных дней наступления на восток, и достойной памятью, светлой благодарностью этому человеку должна стать — обязательно должна! — станция его имени — Рязанцево или просто Павел Филиппович. Есть же ведь станция Ерофей Павлович...

И вот тогда мы сначала постояли на сопочке, оглядывая глазами разворачивавшуюся панораму. А потом пошли в тоннель. Западный портал до половины зарос льдом. Во всю жарило солнце. Вытекал из-под ослени-

тельно белого айсберга ручеек воды, но светило было не способно растопить весь лед, прикрытый рукотворной крышей тоннеля. Как случилось, что его закупила ледяная пробка? Я спросил об этом у Рязанцева.

Он внимательно посмотрел на меня умными глазами в сеточке морщин и вздохнул, предложив лучше слазить в тоннель. Выискивая погой скользкие полочки, являвшиеся ненадежными точками опоры, мы, подобно альпинистам, штурмующим ледник Федченко, втянули свои бранные тела под гулкий покаты свод и, взобравшись на самую вершину, стали носками ботинок пробовать крепость льда. Он был старый, паковый, как броня, надежно прикрывающая танк от ударов бронебойных снарядов.

— Хоть ледокол сюда вызывай, — мрачно пошутил Рязанцев.

— А что нам стоит? Выроем для него канал, — подхватил Рекс.

— И как же так получилось, что зарос он? — не отставал я.

Рязанцев с Рексом переглянулись, словно бы взвешивая, стоит или не стоит ворошить то, что былшем поросло. Павел Филиппович решил, что стоит. Из песни ведь слова не выкинешь, и на ошибках надобно учиться. Ведь если не смотреть правде в глаза, можно сто раз попадать в одну и ту же яму и спотыкаться на одном и том же месте. Удел мелкотравчатых, трусливых людей.

— Ну вот вам, пресса, информация для размышления, — снова грустно улыбнулся Павел Филиппович. — Когда в пятьдесят втором году тоннель был построен, как и положено, определили для его охраны людей. Когда через год стройку законсервировали, оставили при тоннеле сторожа. Мало ли что. Дом без человека приходит в запустение, а тут целое инженерное сооружение. Сложные гидротехнические условия. Подпочвенные воды сквозь стенки пробиваются. И ходил сторож по тоннелю, присматривал. Где надо — метлой пошаркает, сгонит водицу в дренажный канал. Где подзамерзнет — ломиком постучит. Так и жил старик при тоннеле. Как в погреб ходил в него. Коровку завел, огородик. А потом где-то кто-то стал бороться не с того конца за поиск внутренних резервов производства, стал внимательно штатное расписание изучать: где бы, кого бы, какого бездельника сократить. «О! Дед там какой-то метлой шаркает по бесхозному и бездействующему объекту. Пускай кто хочет

охраняет. А к нашему ведомству сие не относится. У нас на балансе и так достаточно основных средств». И сократили метлу. Перестал почтальон носить деду зарплату. А у него семья. Прибился он к геологам. Стал разную работенку выполнять. То шурф выроет, то канаву. Все ждал, что придет из краевого центра бумага, в которой все будет правильно написано. Но так и не дождался этой бумаги человек. Еще пожил возле тоннеля. Жалко же бросать. Но ничего не попишешь. Уехал в Чегдомын. Некому стало шаркать метлой и долбить ломиком. По капельке, по капельке пошла вода в тоннель. И через три года он зарос совсем. Вот такие дела, — заключил Павел Филиппович. — А вы говорите ведомственные барьеры, отсутствие перспективы, узкий практицизм. Вот оно вам. На практике. Под ногами, — и Рязанцев в сердцах колупнул ногой лед. Рекс тоже колупнул. И я. Но разве могли мы таким путем очистить тоннель? Здесь требовались более современные инженерные решения. И колоссальный объем работы — 32 тысячи кубометров — трое выполнить были бессильны.

И тогда к тоннелю пришло целое воинское подразделение. Вслед за взводом саперов к Дуссе-Алиню пробился по просеке трактор с прицепленным к нему компрессором. Вслед за ним — машина. В кузове была передвижная электростанция и инструмент: отбойные молотки, перфораторы для бурения скважин, кувалды, ломы, топоры. Лейтенант Борис Соловьев осмотрел будущий фронт работ и невесело покачал головой. Предварительная инвентаризация дефектов сооружения показала, что вышли из строя штольни, лотки, прорези, смотровые колодцы и дренажные устройства. Работы было на год.

Начали со взрыва, который раскупорил западный портал. Потом было еще несколько взрывов. Дорогу к основному стволу расчистили быстро, вывозя лед на самосвалах и в ручных вагонетках. Но скорость очистки — сто кубометров в смену — всем показалась очень низкой. Надо было придумать что-то пооригинальнее.

Заработал мозговой трест, в состав которого вошли военные инженеры: Ж. Исаакян, А. Ковальчук, И. Кукса, Г. Грошев. Появилась принципиально новая идея: растопить лед. Достали два мощных вентилятора «Проходка-500» и два теплогенератора. Теплый воздух шел по шлангам в тоннель, растапливая лед, а одновременно его дробили отбойные молотки. Уже не ручей вытекал из

штольни — целая река. Производительность труда увеличили в три раза. Можно было довольно потирать руки. Но до полной победы было далеко. Выяснилось, что в середине штольни образовалась прочная ледовая пробка, которая не пропускала воздух. Ее надо было пробить.

В узкий лаз, вооружившись отбойными молотками, пошли комсомольцы, ведомые младшим сержантом Н. Маринченко. Было мокро, холодно, скользко. Струи ледяной воды текли за шиворот. Дышалось трудно: не хватало кислорода. Погас фонарь — перегорела лампочка. С трудом зажгли факел, но вскорости погас и он: задохнулся без кислорода. На ощупь выбрались назад.

Вооружившись получше, в этот же день повторили вылазку. Оказавшись в царстве сталактитов и сталагмитов, воины не посчитали нужным долго любоваться подземными красотами, а, не тратя времени даром, принялись отбойными молотками пробивать сквозное отверстие. Долго грохотала под обледеделыми сводами тоннеля пулеметная дробь отбойных молотков, пока хлынувшая вода не сбила с ног младшего сержанта. Первая мысль: конец, затопит. Но водяной вал прошел мгновенно, а в прорубленную дыру солдаты увидели вторую половину тоннеля. Дело было сделано.

— Галеев, Михеев, Митуллин! Быстро рубить траншею. Воду — в кювет, — приказал Маринченко.

А сквозь весь тоннель от одного портала к другому несло могучее солдатское «ура-а-а!».

Ну уж теперь-то, казалось, все позади. Нет. Лишнее тепло стало растапливать вечную мерзлоту, тщательно сохраняемую строителями на БАМе. «Потекла» сквозь прогретившиеся своды гора. Пришлось убавить наполовину мощность теплогенераторов. Позвали на помощь специалистов шахтоуправления «Ургальское». Старожилы верхнебуреинской земли подсказали, как лучше реконструировать дренажные системы.

И это еще не все. В середине тоннеля теплогенераторы, выдвинутые на линию атаки, стали глохнуть. Им тоже не хватало кислорода. Тут уж никакая механизация не могла помочь. И командиры сказали: «В рукопашную!»

Горели прожекторы у входа. Все гремело, гудело, грохотало, как на войне. В самом центре тоннеля взвод Соловьева «завершал ликвидацию последних групп противника». Пошли в ход отбойные молотки, кирки, мо-

тыги. В эти дни наиболее отличились сержант Хайдаров, рядовые Иванов, Кляпчин.

В газете «Красная звезда» начальник железнодорожных войск генерал-полковник технических войск Крюков А. М. очень высоко оценил дуссе-алинскую победу, назвав труд воинов героическим.

И действительно. Закончили в четыре раза быстрее проекта. Льды удалили, в переводе на железнодорожные составы — восемь эшелонов по пятьдесят вагонов-рефрижераторов в каждом. Ребята простуживались, болели. Каждый прошел по два раза через медсанбат, несмотря на усиленное питание.

И все это для того, чтобы рельсы смогли пройти по длиннющему тоннелю под Дуссе-Алинским хребтом. Наш вертолет пролетел над ним за сорок секунд.

КТО ГЕРОЙ НА БАМе

Мороз под сорок. Метет поземка. Ветер забирается даже под дубленку, и единственное спасение — повернуться к нему спиной. А надо идти вперед. Надо работать.

Высоко над землей, на уровне крыши, большой портрет Павла Корчагина, каким представил его нам киноартист Владимир Конкин. На многих станциях БАМа видел я такой портрет. Буденовка с острым шишаком и красной звездой. Впалые щеки. Твердо сжатые губы. И пронзительный взгляд немигающих глаз. От них не скрыться, не отвернуться. Взгляд настигает тебя везде и как бы спрашивает жестко и беспощадно: «А что ты сделал для БАМа?»

Белой стеной стоит тайга. До дна промерзли речки. На дальних точках моторы машин гудят днем и ночью, не умолкая: выключишь — до весны не разогреешь. Так до весны и будут гудеть.

БАМ еще только начинался, а его уже нарекли звонким именем — трасса мужества. Ясно было, что трудностей строители встретят много, и уж где-где, а на БАМе всегда есть место подвигам. Ну начать хотя бы с морозов. Они здесь действительно суровые. И даже местные жители, привыкшие к климату Сибири и Дальнего Востока, с уважением относятся к проказам матушки-зимы. А каково было посланцам теплых республик — Грузии, Молдавии, Таджикистана, Украины?.. Веселые и наход-

чивые летописцы современности с шариковыми ручками, фотоаппаратами и кинокамерами, не сговариваясь, задавали посланцам на разных станциях магистрали весело и находчиво один и тот же «оригинальный» вопрос: «Замерзнуть не боитесь?»—и получали на разных станциях— в Тынде, Усть-Куте, Ургале, Алонке — один и тот же веселый ответ: «Работа согреет».

Первым всегда труднее, чем вторым. Тем, кто прокладывает лыжню. Кто рассекает ветер. Берет на себя нелегкую обязанность вести остальных за собой.

Первый год БАМа был годом десантов. Самые сильные, самые умелые, самые мужественные и надежные высаживались с вездеходов и вертолетов в таежных дебрях, чтобы проложить тропу остальным и забить первый колышек. И, включив радио, в утреннем выпуске «Последних известий» можно было обязательно услышать об успехах бригад Лакомова и Мучицына. Герой Социалистического Труда Виктор Лакомов возглавлял бригаду, рубившую просеку на Западном участке БАМа. Горьковский каменщик Владимир Мучицын, рапортовавший от имени Всесоюзного ударного комсомольского отряда на XVII съезде ВЛКСМ Генеральному секретарю Центрального Комитета партии Леониду Ильичу Брежневу, возглавил в Тынде бригаду, заложившую первый дом в северном исполнении.

Первые жили в вагончиках, щитовых общежитиях и в палатках, как в эпоху Комсомольска-на-Амуре. И еще в бочках жили. Как Диоген — древнегреческий философ. Только бочки эти были металлические. Их построил Волоколамский завод. Веселые, неунывающие жильцы подобрались в них. С мудрыми, здоровыми принципами, помогающими преодолевать трудности.

Нет воды — снег растопим. Нет снега — соединим атом водорода с двумя атомами кислорода, но воду все равно добудем. И вымоем руки перед едой! Не готов обед — консервами заправимся. Нет консервов — хлеб с водой есть будем. Нет хлеба — пекарня поломалась — сухарь в воде размочим. Нет сухарей — забыли завезти — песни петь под гитару будем!

Те, кто приезжает на БАМ сегодня, должны помнить — все, что там сделано, — это работа первых, которых и мороз испытывал, и солнце жарило, и мошка с комаром ели, и болота с марями засасывали, и вечная мерзлота разные каверзы строила. Все это осталось. Но ко всему

этому привыкли. Научились преодолевать. Словом, и тем, кто приехал вторым или третьим и поселился в теплых домах, тоже есть, где проявить героизм, есть, где совершить подвиг. К сожалению, не все подвиги записаны историками и не всех героев известны имена.

Итак, герои и подвиги. Строки из блокнота. Короткие сюжеты, увиденные в разное время или рассказанные очевидцами.

...Вагон стоял на разъезде и вдруг покатился вниз. Сам. Под действием силы тяжести. Кто-то по молодости или небрежности забыл положить под колесо башмак, и тяжелый пульман, набирая скорость, помчался вниз, в сторону Ургала. Сначала все опешили. Вжали в плечи головы: «Что будет?» Но кое-кто уже и понял, что сейчас не время раздумывать. Сейчас надо действовать. И вот уже событие рождает героев. Стоявший чуть поодаль тепловоз тронулся с места и пустился в погоню за четырехосным беглецом.

Между машиной и вагоном было уже приличное расстояние. Экипаж тепловоза, конечно, потерял время. Пока думал, что делать, мобилизовывал решительность, пока бежал к машине. Стрелка на спидометре преодолела цифры: 3, 5, 7, 10, 15... А тяжелый пульман все набирал и набирал скорость: 17, 19, 21... Стучали колеса, вздрагивали рельсы, бежали назад тонкоствольные лиственницы.

23, 25, 27...

Кто хоть немного знаком с железнодорожным строительством, знает: сначала рельсы укладываются «на живую», соединяются со шпалами одним-двумя костылями. По ним ведется так называемое рабочее движение. Подвозят шпалы, рельсы, гравий, людей, продовольствие — словом, все, что нужно стройке. Потом будет рихтовка, балластировка, много другой работы, прежде чем путь не будет сдан в постоянную эксплуатацию. А пока рабочее движение; поезда идут со скоростью пешехода — 7—10 километров в час. 30 — это уже равносильно курьерскому поезду.

30, 40, 50, 60...

Вагон удирал. Тепловоз качало из стороны в сторону. Рельсы прогибались, грозя в любую секунду разорвать тонкую нитку стяжек.

70, 80, 90...

Мне была названа такая цифра. Может, было меньше, может, больше. Не знаю. Так рассказывали.

Впереди на пути могли быть люди, которые ничего не подозревают, которые не могут просигнализировать машинисту — остановись! Впереди был Ургал. Большая станция с вагонами, стрелками, составами. Тепловоз догнал вагон, схватил его намертво автосцепкой и остановил смертельный бег пульмана.

...В одном из поселков пришло время резать молодой женщине. Требовалось доставить ее в районную больницу в Чегдомын. Немедленно. Стали обсуждать варианты. Санитарным вертолетом? Хорошо бы. Но погода, как назло, нелетная: снегопад, сильный ветер. Вылетать нельзя. Машиной? Долго. Можно не успеть. Послать из Чегдомына дрезину? Снова долго — пока туда дойдет и пока обратно... И тогда возник вариант: тепловозом. Не могу представить, как солдаты ухитрились втянуть в кабину тепловоза, по вертикальной лесенке носилки с молодой женщиной. Но они смогли сделать это. И успели.

А вот эпизод, рассказанный мне офицером Ефимом Зосимовичем Гольдштейном. Передаю этот рассказ почти дословно. Так врезался он мне в сердце.

— Вы, конечно, слышали про Нальды...

Да, конечно. Это место, где Амгунь перед тем, как выйти на равнину, упирается в каменный щит. Пробив себе дорогу в базальтовом коридоре, река устремляется вперед. Но вот куда идти железной дороге, повторяющей зигзаги реки, если идти ей практически некуда? Полоска берега узка и заливается шальной водой после мало-мальски сильного дождя. И отвести дорогу подальше от русла нельзя — скалы сплошным вертикальным барьером. Проектировщики предложили вырубить в скале «полочку». Но это не та «полочка», на которую мы кладем зубную щетку и мыло. «Полочка» Нальды должна была открыть дорогу... дороге. Ее ширина соответствовала ширине железнодорожной колеи с большим запасом.

— О, это была такая эпопея, такая эпопея! — Ефим Зосимович зажмуривает глаза и восхищенно качает головой. То понижая свой громовой голос до драматического шопота, то патетически форсируя его, он рассказывает: — Была узенькая полочка от старого БАМа. Но она не годилась. Ее надо было расширить, использовав ровную площадку как плацдарм. Тягачи с огромным трудом въезжали туда своим ходом, а бензовозы вкарабкаться не могли. И брали пацаны ведра с соляркой в руки и таска-

ли горячее вверх голыми руками. И на руках же, нежно, как младенцев не носят, таскали вверх взрывчатку. Ее требовалось много. Бурили целые километры шпуров и забивали их взрывчаткой. Девяносто один километр шпура! Нальды — это сплошное напряжение, грохот взрывов, насадный треск пневмобуров. Пыль стояла столбом, и было такое ощущение, что она проникает в самую душу. Гремело, как на войне. И в этот момент увидел я вдали от места главных событий солдата.

— Гони,— говорю шоферу.— Сейчас мы сдаваем самовольщика! Нашел же время прохладиться. Догоняем.

— Стой!

Останавливается.

— Откуда идешь, голубчик?

— Из поселка.

— Куда ходил?

— В магазин.

— Зачем?

— Маме подарок покупать.

— Ну и купил?

— Купил.

— Что?

— Платок.

— Покажи.

— Вот.

Достал. Показал. Все правильно.

— Увольнительную.

— Вот.

— Военный билет.

— Нет у меня. Я в запас увольняюсь. Готовят документы.

— Комсомольский билет есть?

— А как же!

— Предъяви.

Снял парень рукавицы. Расстегнул бушлат, потом мундир расстегнул и из самой души вынул теплый билет. Раскрыл я его, а в нем между страницами каменная пыль.

Гольдштейн на минуту умолк и словно бы слюну проглотил — скользнул по тонкому горлу острый кадык. Мне тоже стало не по себе, даже мурашки пробежали по спине: каменная пыль Нальд у сердца солдата в комсомольском билете.

— Открыл я дверцу и говорю «самовольщику»: «Давай, солдат, садись. Довезу».

Пацаны! Какие морозы! Какие вьюги! А ведь ни один не замерз. Рук не поморозил. Иду однажды, вижу — двое у экскаватора, а третий с фотоаппаратом пытается корешей на память увековечить на стройке века. А, чувствую, не умеет: слишком далеко их поставил. Хочет, чтоб и дорога видна была, и парни чтоб получились. «Дай, говорю, я сниму». Поставил их втроем, поближе подошел, чтобы лица видны были и рельсы попали, и щелкнул. Довольны. Улыбаются. Пац-цаны! — Гольдштейн словно бы виновато улыбается, стыдясь внезапной сентиментальности, противопоказанной военному мундиру. Услышав спасительный телефонный звонок, начинает азартно спорить с кем-то:

— Рельсы? Не дам никому. Только на Восток. Ни-кому, слышите? Только кольцу. Кто приказал? Ну и что? Кончайте обманывать православных.

...Мне недавно пришлось говорить с одним знакомым писателем. Увидел он записи этих эпизодов, узнал, что собираюсь публиковать их в таком виде, в каком вы их читаете, и даже испугался: «Что ты делаешь? Это же главы из романа, если подать их вкусненько, раскатисто». Может быть. И даже наверняка какие-то будущие страницы из более емкого труда. Но некогда ждать, пока из-под пера выйдут выношенные строки. Дорога ложка к обеду, а яичко, как говорится, к христову дню. И я вовсе не хочу, чтоб мое перо безнадежно отстало от темпов укладки рельсов. А потому пусть фрагменты, пусть тезисы. И я даже готов их пронумеровать для удобства пользования, но лишь бы не опоздать.

Так вот еще одна страница о подвигах. На этот раз о многих войнах сразу. Однажды из-за тумана и непогоды авиация не могла пробиться туда, где ее ждали. А на Большую землю потребовалось доставить для срочной операции рядового Николая Шидловского. Время шло, жизнь человека висела на волоске, а снежные завалы закрыли перевал. Надо было продержаться, обязательно продержаться, выиграть время. Хирург старший лейтенант Ростислав Круць и анестезиолог Владимир Трембач не отходили от больного. Воины-железнодорожники Александр Грачев, Александр Гуц, Сергей Голятин, Сергей Сачков, Виталий Соловьев, Михаил Гроздев дали товарищу свою кровь. А потом к месту событий прорвался

вертолет, доставивший Николая Шидловского в госпиталь.

Нетрудно заметить, что мы пока называем обстоятельства исключительные, ситуации острые, в которых попросту не мог не проявиться героизм. Но на БАМе не ждут напряженных событий. Их стараются не допускать, предвидеть, но, коль уж они случаются, действуют самоотверженно, как настоящие наследники Павла Корчагина.

А огненная черта, с которой человеку никак нельзя отступить, проходит в любом, даже самом прозаическом деле. И необязательно тогда, когда надо отдавать свою кровь или кожу. Героями нашего времени достойны называться не только те, кого узнали вы, кто совершил громкие подвиги. Грани мужества чрезвычайно многообразны. Разве не герои те, кто ломает нормы, вчера еще казавшиеся невыполнимыми?! Кто стремится строить БАМ быстро. Кто заботится о качестве. Кто бережет копейку, уже сейчас думая о том, чтобы уложиться в смету. Кто строит тоннели сквозь горные хребты и перебрасывает мосты над горными реками. Их много на БАМе. Тысячи. Цвет страны. Ее молодость и надежда. Люди, которых в газетах называют гвардейцами пятилетки.

...А мороз все жмет. Уже за пятьдесят градусов. В густом воздухе колются и сверкают льдинки. Даже дышать трудно. И по-прежнему в голубой, ослепительной вышине — глаза Павла Корчагина. В них та же требовательность, та же воля. Но кажется мне, что потеплел корчагинский взгляд. Стал менее суровым. Такие глаза бывают у человека, когда он уверен, что его не подведут.

БАМ может честно смотреть в глаза Корчагину.

В. Аникеев

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Я. Майоров. Дорога, устремленная в будущее . . .	3
В. Светиков. Не только на карте линия	18
В. Леонов. Мосты майора Березовского	31
В. Макаров. Главное направление	46
В. Филатов. Бамовский характер	62
В. Иванов-Леонов. Сильные духом	72
В. Виноградов, Е. Васькин. Покой им только снится	88
Л. Герчиков. Время подвига короткое	94
В. Аникеев. Солдатский хлеб	115

Солдатские рельсы БАМа: Сост. А. М. Фили-
С60 монов. — М.: Воениздат, 1980. — 142 с., 4 л. ил.

40 к.

В книге рассказывается о самоотверженном труде воинов железнодорожных войск на строительстве Восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Это взволнованные рассказы о солдатском мужестве и доблести, о коммунистах и комсомольцах, достойно представляющих Советские Вооруженные Силы на трудовом фронте.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

С 11204-224
068(02)-80 17.80.1304040000

ББК 68.51
355.728

СОЛДАТСКИЕ РЕЛЬСЫ БАМа

Редактор *В. Д. Соколов*
Художник *Л. Н. Наумов*
Художественный редактор *В. В. Васильев*
Технический редактор *Н. Я. Богданова*
Корректор *Л. А. Болдина*

ИБ № 1379

Сдано в набор 27.02.80 г. Подписано в печать 20.06.80 г. Г-32774
Формат 84×108/32. Бумага тип. № 2. Обыкн. нов. гарн. Высокая печать
Печ. л. 4½. Усл. печ. л. 7,56+1 вкл. — 1¼ печ. л. 0,42 усл. печ. л.
Уч.-изд. л. 8,095. Тираж 30 000 экз. Изд. № 1/5479. Зак. 343. Цена 40 к.

Воениздат
103160, Москва, К-160
1-я типография Воениздата
103006, Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3

40 к.

