



АЛЕКСАНДР ПОБОЖИЙ

ПУТЬ К ОКЕАНУ

(ИЗ ЗАПИСОК ИЗЫСКАТЕЛЯ)

Сейчас мало кто помнит, как в тридцатых годах начато было строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Разве иногда в поездах, колесящих по Забайкалью и Дальнему Востоку, можно услышать рассказ очевидца о событиях тех лет и о людях, чьи имена сохранились в чьей-то памяти.

И неудивительно. Ведь четверть века назад строительство этой магистрали, которая должна была протянуться более чем на четыре тысячи километров — от Тайшета до Советской Гавани, — было прервано. Всеобщим вниманием завладели тогда грандиозные плотины и электростанции, заводы и города, выросшие вдоль ее законченной части — от Тайшета до Лены и от Комсомольска-на-Амуре до океана. Но между Леной и Амуром — а это более трех тысяч километров — край оставался малоосвоенным.

О невероятной сложности сооружения магистрали от Лены до Амура было известно еще до войны, и изыскатели, побывавшие там, видели, какой огромный труд потребуется, чтобы в этом далеком краю прошли поезда.

Ведь если окинуть с высоты взглядом все пространство северных районов Восточной Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока, мы увидели бы громаду гор Байкальского и Северо-Муйского хребтов, покрытых осыпями разрушенных скал, а дальше на восток — хребет Кадар, а еще дальше — более плавный рельеф Яблонового и Станового хребтов и хребет Дуссе-Алинь. Всюду тайга и тайга. Только на самом востоке, в долинах рек и на пологих склонах, разбросаны пятна марей, скованная вечной мерзлотой земля, прикрытая мохом. Горы и тайгу прорезают широкие реки: Киренга, Витим, Олекма, Нюкжа, Зeya, Селемджа, Бурейя и Амгунь, несущие свои воды в Ледовитый и Тихий океаны.

Но кто может увидеть все это одновременно? Ландшафты этих краев могут себе представить в их истин-

ном облике лишь те, кто пробирался здесь через хребты по глыбовым россыпям, без тропы, кто шел по топям марей, оттаявших летом, по таежным дебрям.

Шли тяжелые бои на фронтах Отечественной войны. И все-таки нас, тогда еще молодых и крепких, прямо из-под Сталинграда, где мы закончили строительство Волжской рокады, направили на изыскания новой трассы, на Дальний Восток. Предстояло проложить железнодорожную линию от Комсомольска-на-Амуре до порта Советская Гавань.

Нам было совестно удаляться от фронта в глубокий тыл. И зачем, думали мы, нужны эти изыскания, когда страна напрягает все силы, чтобы разгромить немецких захватчиков? Ведь стройка железной дороги протяжением более четырехсот километров, через горы и тайгу потребует огромных материальных затрат и труда тысяч людей. Только много позднее поняли мы всю дальновидность этого решения.

Поезд шел на восток. Старенький комбинированный вагон был забит пассажирами. Ехали рабочие, колхозники, ехали в отпуск войны из госпиталей. Плотно сидели внизу, по очереди спали на вторых и третьих полках. Делились скудными продовольственными пайками, пили кипяток из солдатских котелков. По ночам в вагоне горела одна сальная свечка, в полумраке завязывались беседы о войне. От этих рассказов становилось еще тяжелей на душе, хотелось пересесть во встречный поезд и уехать обратно на фронт.

Двигались медленно, только на седьмые сутки проехали Иркутск. Состав из пятнадцати пассажирских и почтовых вагонов, извиваясь вдоль скалистых берегов Байкала, то входил в темные жерла тоннелей, то шел по самому берегу. Чем дальше на восток, тем быстрее шел поезд, все реже останавливался.

На пятнадцатые сутки мы прибыли в Комсомольск-на-Амуре. В городе уже тогда было много заводов, вокруг которых раскинулись кварталы жилых домов, но между постройками простирались большие пустыри с торчащими пнями — память о недавно шумевшей здесь тайге. Нас ожидали. Прибывшие раньше работники управления готовились к большому строительству. Правда, начальник строительства Федор Алексеевич Гвоздевский был еще в Москве, его замещал главный инженер Цвелодуб.

Стоял конец мая, и нужно было спешить с выходом в тайгу. Задерживали сборы — многого не хватало. Мы, конечно, и не мечтали о довоенных благах — непромокаемых плащах, болотных сапогах, раскладных кроватях и стульях, но следовало обеспечить людей хотя бы самым необходимым. Нашему хозяйственнику Асядулину удалось получить старые палатки, поношенные брезентовые костюмы, кирзовые сапоги, телогрейки и кое-какую кухонную посуду. Еще сложнее было с рабочими. Те из них, кто не воевал на фронтах, были необходимы на предприятиях города. Можно было собрать только молодежь, но горком комсомола не решался посылать неопытных ребят в далекую тайгу. Однако, когда в первичные организации сообщили о наборе рабочих в экспедицию, желающих оказалось много. Мы взяли двадцать семнадцативосемнадцатилетних юношей и трех девушек, которым уж очень хотелось поехать на изыскания. Ребята подобрались крепкие, некоторые выглядели старше своих лет, и держались они строго, с достоинством взрослых людей. С первых же дней мы почувствовали к ним уважение, поверили, что они не испугаются трудностей таежной жизни.

Изыскательской партии, которую я возглавлял, достался участок по долине Хунгари. До него нужно было пройти по тайге около ста километров, через Саяканский и Тудурский перевалы. Для такого перехода нужно было

не менее пятнадцати вьючных лошадей, а удалось получить лишь трех, непригодных для армии. Мы сидели и ломали головы, где достать еще, и тут неожиданно пришло сообщение, что к нам идет эшелон с лошадьми из Монголии. Через два дня он прибыл, и мы всей партией пошли взглянуть на «монголоков». Из вагона через перила на нас смотрели злыми глазами низкорослые, покрытые длинной шерстью лошадки. Асядулин подошел было к дверям и чуть не получил удар копытом в голову.

Лошади были степные, дикие, и в первые дни к ним опасно было подходить. Но и потом, когда они уже немного привыкли к нам, с большим трудом удавалось приучить их к седлу. Не успеешь сесть на «монголку», как летишь вниз, а она прыгает через тебя и убегает в лес. Больше всех доставалось технику Саше Кондрашову и Асядулину. Но Саша терпеливо приучал степных лошадей, приговаривая, что в конце концов и медведей приучают, а это все же лошади.

Наконец все собрано и погружено. Маленький облезлый катер, выбрасывая от кормы клубы дыма, натянул трос, сясь сдвинуть тяжело груженную баржу, чтобы потянуть ее на противоположный берег Амура, к Пивани. С низовьев реки дул сильный ветер, волны ударяли о баржу, еле двигавшуюся за катером. А у того то и дело глох мотор, тогда его разворачивало и волнами несло вместе с баржей вниз по течению...

Уже четвертый день мы шли по тайге. Саяканский и Тудурский перевалы остались позади. Тяжелый переход утомил не только людей, но даже выносливых «монголоков». Караван растянулся по узкой тропе, вьюки часто задевали за деревья и сваливались набок. Приходилось останавливаться и вновь прилаживать их. На тропе встречалось много поваленных деревьев, надо было расчищать путь, чтобы лошади могли пройти. Но самое тя-

желое испытание для людей и животных — мошка, спас- тись от которой было невозможно. Она набивалась под накомарники, забиралась в обувь и одежду. Укусы ее вызывали сильный зуд, лица и тело покрылись множе- ством мелких ранок, а если не выдержишь и начнешь расчесывать, появится опухоль. Несчастные лошади на привалах с головами забирались в дымокуры и хвостами отбивались от гнуса. Губы и веки у них опухли.

Мы шли впереди каравана со старшим геологом пар- тии Федором Петровичем Завьяловым и Сашей Кондра- шовым. За нами двигались рабочие во главе с Лукьян- чиковым. Все мы были вооружены топорами и пилами, чтобы пробираться через лежавшие тут и там погибшие деревья. Быстрее других погибали ель, пихта и береза. Они не выдерживали борьбы за свет и чахли под высо- кими лиственницами и ветвистыми кедрами. Солнце по- чти не проникало сквозь густые кроны, в лесу было сы- ро, воздух наполнен запахом гниющего дерева и листьев. Кроме редких папоротников, под деревьями не росло ни- чего, и для привалов приходилось искать места, где был бы корм для лошадей.

На пятый день пути к вечеру тропа за кедровым ле- сом вывела нас на чистую поляну, к небольшому ручью. Мы решили заночевать здесь. Вскоре подошел караван. Разгорелись костры, задымили дымокуры. Девушки, гре- мя ведрами, пошли к ручью за водой.

Палаток мы не ставили, хотя две ночи подряд шел небольшой дождь, — они были хорошо уложены и подо- гнаны для вьюка, разбирать их и вновь складывать не было смысла. Спали в шалашах или просто у костров, выделяя на ночь дежурных, чтобы охранять лошадей и поддерживать огонь в дымокурах. Мошка к ночи немного унималась, усталые люди засыпали сразу.

Наутро все поднялись с рассветом: нужно торопиться на участок, да и мошка поднималась рано, а лучшее спа- сение от нее быстрая ходьба. Асядулин с Митей и рабо-

чими стали завьючивать лошадей. Я, как обычно, обходил лагерь. Женщинам велел торопиться со сборами, а сам пошел к крутому обрыву, где дотлевал костер.

Поздняков и Ноздрин, укрывшись с головой, еще спали. Я рассердился и сдернул с них одеяло. То, что я увидел, потрясло меня: между спящими, свернувшись, лежала змея. Она, видимо, пригрелась там и недовольно зашипела. Я остолбенел. Если ребята пошевелиются, змея может их ужалить. Вот она, вертя головой, подползла к Ноздрину. Овладев собой, я тихонько поднял с земли прут и стал дразнить змею, отвлекая ее. Она подняла голову, зашипела и, казалось, готовилась кинуться на меня. В этот момент я изловчился и сильно ударил ее по голове, не задев ребят. Змея свилась в клубок, я прыгнул, прижал ее ногой и быстро раскидал ребят в разные стороны. Они вскочили, не понимая, в чем дело. Потом увидели змею, отбежали, а я топтал эту тварь, чуть не наделавшую беды. Когда все было кончено, руки и ноги у меня дрожали.

Наскоро попив чаю, мы двинулись к Хунгари. Тропа круто поднималась на водораздел. Лошади, напрягая силы, шли рывками, но через каждые метров десять останавливались, тяжело дыша. Отдохнув, снова шли, делали рывок и опять останавливались, жадно хватая воздух. С полчаса длился этот подъем, потом склон стал более пологим, и тропа вывела нас на высокий плоский водораздел. Впереди раскинулась широкая долина, окаймленная лесом. Западный склон изрезан глубокими логами, между ними виднелись участки горелого леса. Перед нами лежала долина Хунгари, по которой когда-то прошел Арсеньев, исследуя хребет Сихотэ-Алинь и его отроги. По карте до реки оставалось около десятка километров.

Тропа теперь спускалась вдоль ручья. Идти вниз было легко. Только на крутых спусках лошади приседали на задние ноги, а передними упирались в землю, как бы сползая.

Через три часа наш караван вышел на пойму. Здесь среди хвойного леса стали встречаться тополя толщиной в два обхвата. Кусты черемухи переплетались с кустами шиповника и дикого винограда. Зеленые папоротники огромными листьями прикрывали сырую почву. Шум воды на перекатах свидетельствовал о близости реки. Мы прибавили шагу, вскоре вышли на галечниковую косу и у самой воды сбросили вьюки с измученных лошадей.

Женщины уже пили прозрачную воду и смывали пот с лица. Река обмелела, она была теперь шириной не больше двухсот метров. Течение небыстрое. Ниже в русле виднелись каменные глыбы, и оттуда доносился шум воды.

Погода стояла хорошая, подъем воды не ожидался, и мы решили разбить свой лагерь прямо на косе, куда почти не залетала мошка. Чтобы не было лишней суеты, опять разделились на группы. Федору Петровичу и Драпаку, опытным изыскателям, не раз бывавшим в тайге, поручили установить палатки, Лукину и Мите с пятью рабочими — заготовить дрова, Саше и Тарасенко — до захода солнца осмотреть прилегающую местность и найти пастбище для лошадей, Асядулину — разобрать продовольствие и с помощью женщин приготовить обед.

В прибрежном лесу застучали топоры, зазвенели пилы. На косу выносили жерди, чурки, хвою и сухую траву. Первую палатку поставили для женщин. Палатки устанавливали с растяжками, чтобы они могли устоять даже при сильном ветре. Спать на гальке неудобно и холодно, поэтому сделали что-то вроде коек из тонких жердей, застелив их хвоей. Для каждой койки забивают четыре кола с развилками кверху. На развилки укладывают толстые жерди, а уж на них тонкие. Палатки вместительные, в каждой помещалось до восьми «кроватьей». К вечеру поставили четыре палатки, а самую большую, где должны были жить Федор Петрович, Драпак и я и

составляться все чертежи, решили установить на другой день.

Саше удалось найти неподалеку хорошее пастбище, туда отправили на ночь лошадей под присмотром Ноздрина и еще одного рабочего — это был успех. Все же Саша пришел огорченный: он не встретил птиц, кроме соек и дятлов.

— Ну и тайга! — волновался он. — Хоть бы рябчики быстрее росли, а то и они меньше воробья. Ни тебе медведей, ни коз, ни сохатых, словно все повымерло.

— Уж такое, Саша, сейчас время — июнь. Твои трофеи еще подрастают и прячутся не только от человека, а и друг от друга, — успокаивал его Федор Петрович. — Подожди до августа — сентября, поохотишься на славу.

Установив палатки, пошли к костру, где готовился обед. Продовольствия у нас было мало: мы получили его по своим карточкам на два месяца, а когда пришли к Хунгари, оказалось, что мясные консервы, выданные на весь срок по две банки на человека, уже съедены. Взамен жиров нам выдали яичный порошок и по банке сгущенного молока, от них тоже ничего не осталось. У нас были еще мука, пшено, по килограмму риса и по две банки рыбных консервов. Досадно, конечно, что мы в первые дни так распустили пояса, но ведь переход был тяжелый. Я приказал Асядулину отныне выдавать продукты строго по норме, чтобы хватило на два месяца, еду готовить дважды в день — утром и вечером, а днем пить только чай.

Кашу — она была без масла, жидкая и разваристая — ели молча. Заедали сухим черным хлебом, привезенным из Комсомольска, стараясь не уронить ни крошки. Хлеба полагалось по шестьсот граммов в день. При нашем скудном обеде этого хватало только на два раза.

После обеда я спросил:

— Ну как, молодежь, маловато варева?

Саха, заглядывая в пустой котел, ответил:

— Ничего, даст бог день — даст бог пищу.

Мне было жаль ребят, пошедших с нами в трудный путь. При таком питании на нелегкой работе они могут ослабеть, чего доброго, появятся больные, а лечить их здесь некому и нечем. Что ж, сейчас война, всем нелегко приходится. А нам поставили важную задачу.

Товарищи уже спали, а я еще долго лежал, глядя в небо. Как тихо в тайге! Только на перекате глухо шумит вода да иногда ночная птица нарушит тишину теплой ночи.

Утром в несколько минут лагерь пришел в движение. После завтрака собрались у дымокура: я решил подробно познакомить всех с предстоящими работами.

К Советской Гавани — лучшей бухте на нашем тихоокеанском побережье — еще в 1931 году думали проложить трассу от Хабаровска. Но в 1932 году началось строительство индустриального Комсомольска. К новому городу железную дорогу начали строить от Волочаевки. В связи с этим решили дорогу в Советскую Гавань прокладывать не от Хабаровска, а от Комсомольска: в то время было уже намечено строить Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль от Тайшета через Братск, Усть-Кут и Нижнеангарск на Комсомольск. Таким образом, линия от Комсомольска до Советской Гавани должна была стать восточным участком этой огромной магистрали.

— Мы с вами находимся почти в центре Сихотэ-Алиня, — говорил я. — Эта горная страна раскинулась от Амура до самого Татарского пролива. Главное препятствие на пути железной дороги — хребет с его многочисленными отрогами. Подход к нему намечено сделать по долине Хунгари и ее притока — Верхней Удоми. По Хунгари пройти будет тоже трудно из-за скалистых прижимов, круто обрывающихся в реку с большой высоты. Обойти эти скальные участки можно, только если

перебрасывать линию железной дороги с одного берега реки на другой, а для этого потребуются большие мосты...

Перед отъездом с Волги меня предупредили, что металла для постройки мостов нет, металл нужен фронту, следует сделать все, чтобы избежать необходимости строить эти мосты, протянуть железную дорогу по одному берегу.

— Мы с вами на правом берегу, — говорил я, — и вот здесь, в километре от нас, первый шестикилометровый прижим, который мы с завтрашнего дня начнем исследовать. Если решим, что по нему железную дорогу построить можно, то отпадает необходимость строить два моста — в триста и двести метров. А это значит, что мы сэкономим полторы тысячи тонн высококачественного металла. Вот так, товарищи. Впереди трудная работа. От нас, особенно от геологов, зависит решение первого вопроса — можно ли прокладывать трассу по этой местности...

Я посмотрел на Федора Петровича. С ним мы еще раньше работали на изысканиях, я знал, что он очень грамотный инженер-геолог, но и очень уж осторожный. Вряд ли он пойдет на необходимый тут риск. Если скалы, нависающие над рекой, окажутся слабыми и начнут обваливаться, по будущей линии не смогут безопасно ходить поезда...

Федор Петрович сосредоточенно молчал, затем, оторвавшись от карты, проговорил как бы про себя:

— Да, нужно посмотреть, изучить, а потом уж что-то предполагать.

— Почему же только предполагать? — спросил я его. — Решать нужно будет.

— Конечно, конечно... Но решать будем не мы, а начальство повыше. Мы представим материалы, выскажем свои предположения и соображения.

Я не стал ему возражать. Действительно, сначала надо детально исследовать горные породы.

Саша предложил геологам пойти на прижим сейчас же.

— А нам, путейцам, — сказал он, — что скалы, что ровное место, мы трассу где угодно проложим. Кривые разобьем, пронивелируем. Хоть на пузе, а проползем. Это уж вы, геологи, смотрите, чтобы на дорогу сверху камни не сыпались.

В лагере еще надо было установить большую палатку, соорудить печку для хлеба, поэтому на прижим пошли только Федор Петрович, Драпак и я.

Через несколько минут вышли к крутому обрыву и невольно залюбовались отвесными скалами. Они обрывались прямо в реку, которая била в них быстрыми струями. Но там, где за тысячелетия реке удалось кое-где подмыть скалы, они, обрушившись в реку, образовали в ней глыбовые навалы. Вода здесь кипела, стараясь сдвинуть глыбы со своего пути, но это было ей не по силам. За скалами виднелся крутой, почти отвесный косяк, заросший лесом, а дальше опять скалы и осыпи.

Федор Петрович определил, что косяк сложен различными горными породами и потому так часто меняется его крутизна. Мы подошли к первому утесу. Это песчаник. Высота скалы метров двадцать. Стали взбираться по крутизне, цепляясь за каменистые выступы. Обогнув первый утес, осторожно двинулись вдоль по склону, рассматривая горные породы. Здесь уже были глинистые сланцы, но из-за покрывающей их растительности нельзя было определить, в каком направлении падают пласты. Пройдя метров триста, вновь встретили отвесные скалы песчаников, теперь уже высотой около пятидесяти метров. Обойти скалу со стороны реки невозможно...

Посоветовавшись, решили подниматься вверх по косяку и обойти скалу сверху. Шаг за шагом, где ползком, где хватаясь за деревья, медленно продвигались вверх. Скала справа кончилась, но взбираться на ее вершину оказалось делом рискованным, крутизна здесь та-

кая, что малейшая оплошность грозила верной гибелью. Что поделаешь, пришлось все-таки карабкаться еще выше: там склон оказался более пологим. Поднявшись еще метров на сто, мы остановились и сели под ветвями кедров.

Густая растительность скрывала реку, солнце припекало, а мошка не давала покоя. В накомарниках душно, по лицам струится пот.

— Ну как прижимчик? Кажется, не из приятных? — спросил я Федора Петровича.

— Да, похож на слоеный пирог, — ответил он и стал сжато говорить о первых впечатлениях.

Мы уже видели песчаники и окременелые глинистые сланцы, а прошли-то всего метров пятьсот, меньше девятой части. Вероятно, породы сильно разрушены, на первый взгляд это подтверждается слоем делювия*. В одном месте в этом делювии видна щель, а это свидетельствует о его неустойчивости: он может в любое время сползти по крутому склону. Важно определить, куда глинистые сланцы имеют наклон пластов. Если от реки в сторону косогора — это еще хорошо; но если они падают в сторону реки, железную дорогу здесь строить нельзя. Нужно начинать детальную геологическую разведку, и только тогда можно будет судить о каждом участке косогора отдельно...

В лагере стучали топоры. От костров валил густой дым. Тарасенко и Митя с двумя рабочими строили печку в косогоре. Они вырыли небольшую пещерку, свод ее укрепили большими скальными плитами. Митя пробивал дымоход, а рабочие месили глину для обмазки этих плит и пода. Даша, готовясь стать пекарем, давала им советы. Ей пока приходилось печь хлеб только дома, в русской печке. Незнакомое дело ее нисколько не смущало. Это

* Делювий — сильно разрушенная часть скалы, снесенная вниз водой или обрушившаяся под влиянием чрезмерной тяжести.

рослая белокурая девушка всегда готова что-то делать. Вот и сейчас она запустила руки в глину, куда Тарасенко подливал воду, стала размешивать и разминать ее.

После ужина все собрались у костра, сообща обдумать дела на завтра. Надо было строить лодки, чтобы проплыть вдоль прижима, осмотреть его с реки. Одновременно, где возможно, решили пробивать по косоугору тропу, обходя отвесные скалы поверху. Прокладку тропы взялся возглавить Федор Петрович. Он же по мере продвижения вперед будет изучать строение горных пород прижима, делая расчистки и пробивая шурфы. С ним пойдут все геологи и десять рабочих. Саша и Митя с тремя рабочими будут строить лодки. Остальные рабочие под руководством Драпака и Тарасенко — домик для проектных работ и конюшню. Маша присоединилась к «кораблестроителям», а другие девушки поступили в распоряжение Асядулина — ремонтировать палатки, снаряжение и одежду.

С этого дня вся партия трудилась с восхода солнца до вечерних сумерек. Строительные работы давались с трудом. Не клеилась распиловка леса на доски и тес. Пилы плохо разведены, да и никто из нас не владел продольной пилой. Сначала пришлось соорудить высокие козлы, на которые закатывается бревно, чтобы человек мог свободно под ним стоять и тянуть пилу; верхний пильщик, пока привык, не раз срывался с козел. Только через пятнадцать дней мы спустили на воду первую лодку. Она получилась кособокой, тяжелой и неуклюжей. Все же это была лодка, на которой можно плыть по реке. Маша назвала ее «Чайкой», хотя она больше походила на черепаху.

Геологи за это время проложили по прижиму три километра тропы, выкопали несколько неглубоких шурфов и расчистили скальные осыпи, чтобы определить падение пластов глинистых сланцев. Теперь смогут приступить к работе и путейцы.

Сашина бригада продолжала делать лодки, а Драпак и Тарасенко перешли на прокладку трассы.

Нам не терпелось осмотреть прижим со стороны реки. Рано утром мы с Федором Петровичем и Сашей пустились в первое плавание по Хунгари. Держались у самого берега и, упираясь в дно шестами, медленно продвигались вверх. Вскоре показался прижим. У первого выступа, где течение быстрое, лодку развернуло, и не успели мы оглянуться, как ее потащило вниз. Пока разворачивались к берегу, нас унесло от прижима метров на сто. Пришлось все начинать сначала. Вновь подошли к прижиму и, упираясь шестами, старались удержать лодку против течения. Лодка виляла, и ее несколько раз прибывало к берегу, но, как только нос чуть-чуть отклонялся в сторону реки, нас вновь развернуло, да так внезапно, что Федор Петрович, пытаясь удержать лодку, чуть не слетел в воду. И снова мы оказались там, откуда только что с таким трудом выбрались.

Так дело не пойдет... Саша предложил перебраться к противоположному берегу.

Часа три мы поднимались вверх вдоль другого берега. На перекатах приходилось вылезать из лодки и, по грудь в студеной воде, толкать ее против сильного течения; но день был теплый, на солнце мы быстро обсыхали и согревались.

Несколько раз прижим на противоположном берегу скрывался за островами, поросшими лесом. Через три часа он кончился, открылась пойма, сопки стали удаляться. Повернув лодку, поплыли к своему берегу. Лодку несло быстрое течение. На дне мелькали галька и валуны; вода такая прозрачная, что на середине реки можно различить каждую песчинку. Не доплыв до берега, я стал тормозить шестом. Теперь прижим был перед нами как на ладони. Высокие скальные утесы бросали исполинские тени на прозрачную воду, в некоторых местах утесы сменялись крутыми склонами, заросшими хвойным лесом.

Из ущелий, разрезавших горы, вытекали ручьи, и падающая вода журчала где-то под каменными россыпями.

Лодка вошла в неширокую протоку. На острове навалено много плавника, и стволы вековых деревьев, смытые водой, выходили далеко в русло. Скорость течения у прижима то усиливалась, то затихала. В одном месте лодку понесло на выступ скалы. Дружно работая веслами и шестами, нам кое-как удалось отбиться от берега. В следующий момент лодку развернуло и закружило. Затем струя воды, подхватив ее, потащила вдоль берега в обратном направлении. Пришлось выгребать из этого водоворота. Вскоре протока соединилась с главным руслом. В некоторых местах нам хорошо были видны глинистые сланцы, пласты падали в сторону косогора. Это давало надежду, что железную дорогу удастся проложить по прижиму.

Кончился прижим, и через пять минут наша лодка причалила к косе у лагеря.

Я вылез на берег и тут же сел на песок: закружилась голова. Последние дни такое бывало со всеми нами — от недоедания и тяжелой физической работы. Но никто не жаловался. Особенно сильно похудел инженер-геолог Лукин. Это был высокий блондин родом из Архангельска. Такому большому, здоровому человеку при большой физической нагрузке, конечно, особенно не хватало нашего скудного пайка. Всю свою норму хлеба он съедал утром, а потом ходил полуголодный. Пшенную кашу без масла мы пытались сдабривать переросшей черемшой, еще какими-то растениями, и только голод заставлял съесть такое блюдо без остатка.

Кое-как поужинав, мы с Лукиным пошли вдоль реки, захватив с собой охотничье ружье и винтовку в надежде, что встретится какая-нибудь дичь. Пробираясь по пойме, прислушивались к каждому звуку. Но слышно было лишь, как дятел выбивает по дереву частую дробь или сойка перепорхнет с одного дерева на другое. В одном

месте встретили птенцов рябчика — они бегали по траве, не в силах подняться на деревья. Мать летала над ними, стараясь отвлечь наше внимание. Лукин поднял было ружье, но, отвернувшись, пошел от выводка.

Пройдя вниз по течению километра три, вышли к реке ниже переката. На самом перекате скорость течения была большая, и уклон реки был заметен на глаз. Ниже переката течение беспокойное, с водоворотами. Мы сели отдохнуть на толстый ствол дерева.

Я пристально смотрел на кипящую воду. Что там такое? Там, где быстрые струи обрываются и, выбросив снопы брызг, затихают, вливаясь в плес, что-то выпрыгивало из воды. Да это же рыбы! Одна за другой они выскакивали из реки, хватая низко летающих насекомых. У меня даже защемило в груди: вот оно, избавление от недоедания и болезней! Но чем и как поймать в прозрачной воде у бурного переката хариуса, способного преодолеть любую скорость течения и легко подниматься среди пенящихся струй? Я заторопил Лукина: нужно возвращаться, чтобы рассказать товарищам о нашем открытии.

Рыболовных снастей с нами не было. Не было и опыта рыбной ловли в бурных реках, где вода такая светлая, что в ней все видно на десять метров. Но сообща решение всегда находится быстрее. У наших женщин нашелся десяток тонких иголок. Тарасенко и Ноздрин моментально изготовили из них крючки: они нагревали иголки, затем загибали их и за неимением машинного масла охлаждали в касторке. Надергав белого волоса из хвоста серой лошади «монголки», сплели из него лески. Но на что ловить, никто не знал.

Лагерь еще спал, когда мы с Митей направились к перекату. В кармане у каждого по два крючка с лесками. Не прошло и часа, как были уже на месте. Солнце еще не взошло, но обитатели тайги просыпались. На прибрежных кустах щебетали птицы. Над деревьями с шумом пролетел ястреб, в лесу что-то ухнуло и раскатилось по

тайге. Всплесков не было. Неужели рыбы ушли к другим перекатам?

Решили подождать до восхода солнца, а пока стали соображать, как ловить. Забрасывать удочку с грузилом на перекате совершенно бессмысленно: ее немедленно занесет под камни. Значит, крючки и леска должны плыть по воде, а приманкой, наверное, должны служить те же насекомые, которыми лакомится рыба. Стали внимательно следить за оживающими после ночи насекомыми. Вот первые лучи солнца пробивались сквозь деревья, и, как по команде, появились бабочки и стрекозы, потом пролетел овод, издавая монотонное гудение. Над рекой зажужжали большие черные мухи. Распластав длинные крылья, они парили над водой, иногда садились на воду и сплывали по течению. Сразу же появились и всплески на перекате. Значит, будем ловить хариусов на мух.

Долго нам не удавалось поймать ни одного насекомого. Но вот наконец в руках Мити оказалась муха с длинными крыльями и длинными усиками. Я надел ее на крючок и с помощью длинного удилица забросил далеко на перекат. Приманку подхватило течением и понесло вниз, но она тут же затерялась в пенящейся воде. Там, где скрывался крючок, из воды показалась голова рыбы. Я дернул удилице, и серебристая продолговатая рыба заблестела на солнце. Хариус был неплохой, с полкило весом. Но наша радость скоро сменилась огорчением: не могли поймать больше ни одной мухи. Пробовали ловить на бабочек, стрекоз, но хариусы не обращали на них никакого внимания. Так с одной рыбиной и вернулись в лагерь.

Начался трудовой день. Сегодня мы приступали к съемке поперечных профилей на прижиме, на всех его характерных участках с высоты ста метров до самого уреза воды. Если до этого опасные места мы обходили, то при съемке поперечников нужно было их обязательно измерять. На эту работу я назначил Митю и пятерых рабо-

чих во главе с Поздняковым: работа предстояла опасная. Сорвешься со скалы — гибель неминуема. Даже альпинисты при подъеме на скалы обходят такие места, а нам нужно было брать высоту в лоб, не отклоняясь ни на метр. Решили производить съемку сверху вниз. Три человека с Митей будут вести измерения, предварительно обвязав себя веревками, а трое вверху — поддерживать за концы веревок. Маша стала упрашивать взять ее в бригаду Мити: говорила, что она легкая и голова у нее не кружится, даже собиралась стать альпинисткой. Но я не разрешил, хотя и довел ее до слез.

Саша в это время уже заканчивал делать вторую лодку. Первая наша «Чайка» была все время у прижима. В ней двое рабочих: они охраняли людей, работающих на скалах, — на случай, если кто сорвется и упадет в воду. Новую лодку прикатили к реке по тонким бревнам. Она была такая же тяжелая, как и первая. Саша назвал ее «Хунгари». Смолили ее смолой, собранной с лиственниц; она растапливалась на солнце, прилипая к рукам и одежде, но мы были довольны, что нашли хоть такую. Саша за последние дни похудел, щеки ввалились, но смотрел по-прежнему весело, и шутки у него не переводились.

Двое рабочих и Лукин не смогли утром выйти на работу. Они ослабли, у Лукина появились на ногах кровоточащие раны. Я опасался, не началась ли у него цинга. Иногда мы подкармливали его хлебом из своего пайка, но этого было недостаточно. Хоть бы ягоды и грибы скорее появились!

За день наловили много мух и оводов, которые роем кружились около лошадей, и мы с Сашей собирались пойти на ночь к перекату за хариусами.

— Гляди, что такое? — окликнул меня Саша, сидевший в лодке и болтавший ногами в воде.

Я увидел, что к нам плывет снизу узкая лодка. Кто

бы это мог быть? Места здесь безлюдные. Ближайшая деревушка Кун, где живут орочи, от нас в пятидесяти километрах вниз по реке, никто там, конечно, не мог о нас знать.

Суденышко приблизилось, мы увидели двух людей, толкавших его шестами против течения, и приветственно замахали руками. Приезжие на наши приветствия реагировали странно: повернули к противоположному берегу и причалили там в двухстах метрах ниже. Из лодки вышли мужчина и женщина и, видимо, стали о чем-то совещаться. По их одежде и по форме лодки мы догадались, что это орочи, и стали кричать, чтобы ониплыли к нам. Мужчина прошел по берегу, остановился против нас.

Саша закричал:

— Давай к нам, кашу есть, чай пить!

— Вы какой такой народ? — донеслось в ответ.

— А ты какой? — крикнул Саша.

— Моя ороч Тарас из Куна. А ваша зачем сюда ходи?

— Давай сюда плыви, толковать будем!

— Сначала скажи, какой вы народ, тогда приплыву. Может, вы плохие люди. Хорошие сейчас не по тайге ходят, а воевать идут. Может, твоя воевать не хочет, по лесу шататься хочет? — кричал нам Тарас.

Саша совсем рассердился, но я его остановил и стал объяснять орочу, кто мы такие. Все население нашего лагеря тем временем подошло к реке и приветственно махало руками.

Наконец лодка направилась к нам и через пять минут причалила к косе. Выдолбленная из цельного дерева, она похожа была на длинное корыто. Нос приподнят, а корма скошена, как у индейской пироги. Орочи были в национальной одежде. Мужчине лет за пятьдесят, а спутница, совсем юная девушка, оказалась его дочерью. Лодку свою они называли ульмагдой. В ней лежали аккуратно упакованные вещи, ружье и посуда. В носу, на свежей

траве, — штук двадцать хариусов. Я залюбовался серебристой рыбой. Ороч заметил и спросил:

— Уха кушай будем?

Я ответил, что мы рыбу еще ловить не научились. У нас есть только каша и чай.

— Чай хорошо, уха лучше каши. — И он приказал дочери: — Дунька, твоя давай крепко уху вари.

Тарас невысокий, ходит вразвалку — ноги немного искривлены. Его седеющую голову прикрывает накомарник. Одет в свободную куртку из кожи, выделанной под замшу, и унты. В зубах длинная прокуренная трубка. На поясе небольшой кожаный мешочек и охотничий нож в деревянных ножнах. Смуглое красивое лицо Дуни обрамляют густые черные волосы, заплетенные в косы. На ней яркое платье и унты, расшитые разноцветным замысловатым орнаментом.

Мы с Тарасом разговаривали о тайге. Он сообщил, что дожди обычно здесь начинаются в конце августа и идут до середины сентября. В сентябре пойдет кета из Амура вверх по Хунгари, и тогда погода будет хорошая. В дожди вода заливают галечниковые косы, по реке несет много леса, смытого с берегов. В это время по Хунгари плавать трудно и опасно. Деревня Кун — самая последняя от Амура, других поселков здесь на сотни километров нет. Об этом мы знали и сами.

Наконец ужин готов, мы пошли к столам, сделанным из досок. Дуня принесла котел с ухой, положила несколько лепешек. Даша подала все ту же жидкую кашу. Мне стало совестно перед Тарасом за скудное угощение. Саша с прибаутками взял у Дуни миску и, подмигивая девушке, начал уплетать уху за обе щеки. Тарас угостил ухой и меня, но я отказался и передал миску Лукину.

— Твоя совсем худой, — сказал мне Тарас. — Твоя надо сырую рыбу много есть и крепкий чай пить.

После ужина Тарас все допытывался, почему мы не на войне.

Саша сказал:

— Мы, Тарас, были тоже на войне. На Волге, слышал? — Тарас закивал головой. — Так вот, фрицы там сдались, сказали, что «Гитлер капут». Ну, раз капут, мы тогда поехали в тайгу железную дорогу строить.

— Твоя мала-мала болтай есть. Иди с моей Дунькой болтай, — обиделся Тарас. — Наши двое из Куна вчера на фронт ходи, будут Гитлера на мушку брать. Гитлер не совсем капут. Его тоже, говорят, много люди есть.

Я объяснил ему, какое значение будет иметь железная дорога для победы, и только тогда он успокоился. Выяснилось, что Тарас был один раз в Комсомольске. Ему понравились дома, широкие улицы, нарядно одетые люди. Не понравилось только, что по улицам днем ходит много людей, которые ничего не делают.

— Люди с утра до вечера ходят, а ночью ведь спать надо. Когда же они работают? — удивлялся он.

Убедить его, что в городе все работают, мне, кажется, не удалось. Я перевел разговор на ловлю хариусов, похвалил эту рыбу.

Тарас покивал головой.

— Хариус рыба хитрая. Ее надо немного обмани и тогда ульмагда таскай. Из медвежьей шерсти мушку надо делать, какую хариус кушать любит.

Вытащив из своей котомки небольшой сверток, он развернул его и показал нам искусно сделанные приманки. Это были удивительно верные копии мушек, на которых я поймал хариуса у переката. Мы стали расспрашивать, как делать такие мушки. Согласившись помочь нам, достал кусок медвежьей шкуры. Через несколько минут в руках у Тараса была готовая мушка. Мы хвалили искусную работу. Тарасу ничего не оставалось, как подарить мушку нам. Он прибавил еще клочок медвежьей шерсти, сказав:

— Твоя сама теперь такую мушку делать будет.

Мы подарили Тарасу две наши самодельные лески.

Он принял подарок, похвалив нашу работу. Я попытался сам сделать мушку, но получилось плохо.

— Твоя понимай мало есть, — сказал Тарас и повторил еще раз всю операцию.

Во второй раз я старался изо всех сил — ведь эти маленькие мушки должны избавить нас от недоедания, болезней, ускорить нашу работу.

Тарас велел дочери готовиться к ночлегу. Мы уговаривали его ночевать в палатках, но он не согласился. Разложив недалеко от костра небольшой брезент, Дуня застелила его шкурками кабарги. Мы разошлись по палаткам. Утром, после завтрака, Тарас заторопился. Им предстояло плыть вверх по Хунгари до устья Уктура. В верховьях этой реки его охотничьи места. Он собирался заготовить там дрова на весь охотничий сезон, починить зимовье и наловить рыбы для собак. Зимой он выезжает туда на собачьей упряжке, и корма собакам требуется много. Мне нужно было побольше узнать от Тараса о тайге, и я попросил его остаться еще хоть на день.

— Ладно, моя сегодня отдыхай, а завтра далеко ходи будет, — согласился Тарас.

Сидя на песке, мы составляли карту окружающей местности. Вернее, составлял ее Тарас, а я только смотрел, как он выкладывает из сучьев и веток всю речную систему бассейна Хунгари. Саму Хунгари изображала толстая длинная палка. К этой палке он приставлял ветви — притоки, к ним подкладывал тонкие веточки — ручьи. Когда Тарас закончил выкладывать свою карту и в довершение сложил из камней хребет Сихотэ-Алинь и его отроги, я попросил его подробно рассказать, где он сам был и что видел.

— Моя везде был, только там не был, — сказал Тарас, показывая на хребет. — Уктуре охочусь. Здесь вот. — И показал на самый конец толстого сучка. — Нижней Удоми тоже ходил, соболей гонял. Верхней Удоми был с экспедицией, тропу им топтал. Хунгари ходил

к самой большой горе, думал, там пушнины много. — Потом указал на среднюю ветку: — Это Сегджемю, моя тут еще маленький первого медведя стрелял.

Тарас еще много рассказывал о своих походах по тайге. Я стал расспрашивать и о тропах. Он сказал, что тропа здесь одна, что ее давно проложила экспедиция, и показал, где она проходит. Его рассказ соответствовал данным карты.

Долго длилась наша беседа. Тарас рассказал, как заходили сюда с побережья японцы и много выжгли тайги, как еще совсем молодым он выменял у купца совсем плохое ружье за триста беличьих шкурок, а за топор отдал двух соболей.

— Моя тогда совсем глупый был, а его шибко хитрый, — вспоминал он.

Остаток дня Тарас отдыхал, чистил ружье, а под вечер сел в ульмагду.

— Моя недалеко. Медведя смотреть надо.

Вечером мы с Сашей и Лукьянчиковым пошли к перекату.

У меня были четыре мушки, из которых две подарил Тарас. У переката предложил по одной Саше и Лукьянчикову. Лукьянчиков не взял и показал три искусно сделанные мушки. Я не стал спрашивать, откуда они у него, — и так понятно, что их подарила Дуня. На этот раз ловля пошла совсем иначе: хариусы хватили приманку на лету.

Домой возвращались с богатым уловом. Метров за двести от лагеря услышали возбужденные голоса. Лагерь я свой не узнал: там было много народу и завьюченных лошадей. Кто бы это мог быть? Подстегиваемые любопытством, мы поспешили, и через минуту я крепко жал руку Арсению Петровичу Кузнецову.

Партии Кузнецова приказано было двигаться на хребет Сихотэ-Алинь. Тридцать лошадей были завьючены продовольствием, легким буровым оборудованием, палат-

ками и другим снаряжением. Вместе с его партией к нам пришли еще пять рабочих, привели с собой двух лошадей, завьюченных продовольствием. Пришла и первая за полтора месяца почта. Большой радостью для всех было известие, что гитлеровцы, разгромленные на Орловско-Курской дуге, откатываются все дальше на запад.

Арсений Петрович передал мне инструкции начальника строительства Федора Алексеевича Гвоздевского и начальника экспедиции Петра Константиновича Татаринцева. Там указывалось, что строительство на нашем участке начнется с ноября. Арсений Петрович добавил на словах, что до шестидесятого километра уже строится временная автодорога, а от Пивани на первых километрах начали укладывать рельсовый путь. По решению Государственного Комитета Оборона всю железную дорогу нужно построить за два года, первый поезд до Советской Гавани пропустить в июле 1945 года. Строительство отнесено к очень важным. Для него выделяется много автомашин, экскаваторов. В Советскую Гавань через Владивосток выехало строительное подразделение, которое будет вести работы с востока к хребту Сихотэ-Алинь.

До полуночи расспрашивали прибывших о новостях, обсуждали, как партии Кузнецова передвигаться дальше к Сихотэ-Алиню. По многочисленным притокам Хунгари ему с лошадьми не пройти. Прямой тропы через горы нет. Единственная тропа, по которой можно двигаться, переходила с берега на берег Хунгари, обходя прижимы. Если двигаться по этой тропе, нужно будет четыре раза переправлять лошадей, груз и людей через бурную реку. Первый раз тропа переходит на противоположный берег у нашего лагеря, второй раз — через сорок километров, третий брод находится в десяти километрах от второго и четвертый — в пяти километрах от третьего. Значит, до последнего брода пятьдесят пять километров.

Тарас принимал горячее участие в нашем разговоре. — Торопиться надо, — сказал он. — Дожди пойдут,

ваша сопка сидеть будет. Река злая бывает, ходить нельзя.

Тарас был прав. Через Хунгари можно переправлять такой табор только в низкую воду; если пойдут дожди, уровень воды в реке быстро поднимется, скорость течения увеличится, и тогда ничего не останется делать, как «сопка сидеть».

Арсений Петрович спешил к перевалу. Ему нужно было пройти по тайге еще около ста километров, и он категорически отказался от моего предложения отдохнуть хоть немного в нашем лагере. Я знал, что, несмотря на всю опытность, ему будет трудно пройти по долине Хунгари, но знал и другое: он может из самолюбия отказаться от моей помощи, хотя мы и были товарищами и работали вместе уже около пяти лет. Приходилось быть осторожным. Я сказал Арсению Петровичу, что, пока нет дождей, завтра тоже поднимусь на лодке вверх по Хунгари, чтобы ознакомиться с остальным своим участком. Мне и в самом деле нужно было посмотреть следующие прижимы по реке и ряд притоков, которые должна пересекать трасса. Вместе веселей, да и можно будет по дороге кое о чем посоветоваться; в тайге консультантов нет, решать все технические вопросы приходится в узком кругу. Арсений Петрович посмотрел на меня с подозрением, но доводы показали ему вескими.

— К тому же, — прибавил я, — в лодку мы сможем положить около тонны груза, а если нужно, возьмем и вторую лодку, это облегчит лошадей.

Тарас, потягивая трубку, внимательно слушал наш разговор.

— Моя тоже так думает. Лодка надо ходить. Без лодки твоя, Арсений, пропадай, тонуть будешь. Моя тоже вам помогать поедет. Ваша реку не знает, если будешь тони, моя будет ульмагду таскать.

Мы оба обрадовались предложению Тараса и стали его благодарить, а он добавил:

— Тайге хорошим люди всегда помогать надо.

Я предложил Арсению Петровичу взять присланные для нас продукты и двух выючных лошадей — ведь его отряд идет далеко, и транспорт с продовольствием скоро к нему не попадет. Если же пойдут дожди и река разольется, то может случиться, что и вообще до зимы по Хунгари никому не пробраться.

— У вас на хребте рек нет, а мы вот хариуса уже ловить начали и как-нибудь проживем, — уговаривал я.

После долгих колебаний Арсений Петрович согласился.

На следующий день с рассветом начали переправу. Через два часа все имущество и люди были на левом берегу Хунгари. Лошадей решили переправлять немного выше лагеря, где течение спокойное, а на противоположном берегу галечниковая коса.

Первая лошадь, кобылица-восемилетка, долго не хотела идти в воду. Ее тянули за лодкой и подталкивали сзади, с противоположного берега ласково манили:

— Лысушка, Лысушенька...

Наконец, решившись, Лысуха быстро пошла в глубину. Ее подхватило течением и потащило вниз по реке, но лошадь, отфыркиваясь, плыла, не отставая от лодки.

— Ух и красиво плывет! Эта лошадка человека из огня и воды вытащит, — любуясь, сказал Саша.

Вот Лысуха уже вышла на косу, метрах в трехстах ниже по течению, заржала, и ей ответили лошади с нашего берега. Теперь их загоняли в воду группами, и они плыли на зов Лысухи. Заминка произошла только с одной кобылой. На середине реки она вдруг стала вертеться, как бы собираясь вернуться обратно, и ее потащило течением. Унесет на перекат, тогда, считай, погибла. Но километром ниже она все же прибилась к берегу.

Арсений Петрович распорядился навьючиванием ло-

шадей, я укладывал громоздкие вещи в лодки и ульмагду Тараса. Прошло много времени, пока караван двинулся по тропе, а лодки — вверх по Хунгари.

Тарас с Дуней плыли на ульмагде впереди, за ними я, замыкающей двигалась вторая наша лодка, которой управлял Лукьянчиков. Каждую лодку тащили на длинной бечеве двое рабочих Арсения Петровича. Быстрая вода все время разворачивала неуклюжие суденышки, их то прибывало к берегу, то относило к фарватеру, где скорость течения была такая, что два «бурлака» не могли сдвинуть лодку с места. Стоя на корме, я отталкивался шестом, но, как ни старался, плыли очень медленно.

На первом же перекате мою лодку чуть не перевернуло, пришлось привязывать все вещи, а на середине переката всем вылезать в воду и толкать лодку, хватаясь за корму. На дне реки много каменных глыб, нам приходилось все труднее и труднее: вода между глыбами по пояс. Наконец перекат кончился, течение стало слабеть, и лодки пошли быстрее. До места первого ночлега, куда придет и караван лошадей, оставалось километров семь. Мы все устали и промокли.

Перед вторым перекатом нас ожидала ульмагда. На берегу у костра хлопотала Дуня, Тарас с кормы ловил рыбу. Я тоже занялся рыбалкой, а Лукьянчиков стал готовить рогатины, чтобы запекать хариусов у костра. Пожалуй, за всю мою жизнь я никогда не ел более вкусной рыбы, хотя она была приготовлена без всяких приправ. Отдохнув, снова двинулись в путь.

До условленного на карте места добрались, когда солнце уже закатилось за сопки, но было еще довольно светло. Караван Арсения Петровича еще не дошел сюда. Заготовили на ночь дрова, поставили две палатки и, разложив дымокуры, стали ждать. Вскоре тайгу окутала ночь. У нашего лагеря густой стеной стояли вековые тополя в два обхвата и приютившийся под их кронами молодой ельник.

Мы стали подавать голосами и выстрелами сигналы затерявшемуся каравану. Спать решили по очереди. В свое дежурство, чтобы не уснуть, я подбрасывал в костер сучья и ветки хвои. Решил взяться за свой запущенный дневник и, перебирая в памяти события последних дней, стал делать карандашом записи в затрепанной, не раз подмоченной тетради.

Караван показался уже утром, когда взошло солнце. Лошади кинулись к дымокурам, отчаянно отбиваясь хвостами и ногами от мошкары и подставляя головы под дым. Подошел Кузнецов. Арсений Петрович был чем-то расстроен.

— И надо же было тому косолапому черту выйти на караван, а этому растяпе испугаться, — сказал он с досадой.

— А что случилось?

Оказалось, что после переправы через Хунгари они долго искали тропу. По ней последние годы никто не ходил, она заросла мелкоколесьем. Продвигались медленно. Тропа поднималась на сопки, спускалась в заболоченные низины.

Перед заходом солнца из ручья, заросшего густым пихтачом, на тропу вышел медведь. Увидав караван, он остановился, заревел и бросился бежать в лес, ломая мелкие пихты. Передний конюх, испугавшись, бросил лошадь и кинулся назад. Лошадь бросилась за ним и убежала в тайгу. Ее нашли в километре от места происшествия. Она лежала среди деревьев и билась в предсмертной агонии: распорола брюхо, видимо, об острый сук поваленного дерева. Пока искали лошадь, солнце уже село, пришлось ночевать в лесу.

После завтрака караван Арсения Петровича выступил в поход. Кузнецов шел первым, за ним два десятка рабочих с топорами и пилами, затем вьючные лошади. Замыкали шествие остальные сотрудники с хозяйственником партии. Условившись с Арсением Петровичем, что встре-

тимся вечером у второй переправы через Хунгари, в пяти километрах от высоких сопок под названием «Три дурака», мы поплыли вверх по реке.

Второй день плавания по Хунгари ничем не отличался от первого, разве только чаще приходилось перебираться от берега к берегу, выбирая тихое течение. Позади остались устья Сегджему и Нижней Удоми. Руки у меня покрылись пузырями от шеста. Пузыри лопались и кровоточили. Кисти рук одеревенели. Но шеста нельзя было выпускать из рук. Стоило на секунду задержаться, как лодку начинало разворачивать и тянуть сильным течением вниз. Тарас часто и подолгу ожидал нас.

— Твоя ульмагда хуже медведя ворочается, — возмущался он. — Такой ульмагде пропадай только.

Лодку не везде можно было тащить бечевой: берега бывали местами завалены лесом, люди с трудом пробирались по берегу. У таких завалов продвигались только на шестах. Наконец впереди на левом берегу показались скалистые горы, отвесно обрывающиеся в реку. Кузнецову по этим скалам с отрядом не пройти, и он, конечно, остановится, не доходя до них. Проплыв около километра, мы увидели на берегу дым, а затем и весь караван, пришедший раньше нас.

Решили ночевать здесь и пошли выбрать место для переправы лошадей.

Тарас повез меня с Арсением Петровичем в своей ульмагде вверх по реке.

— Моя здесь все знает. Прошлый год кету острогой колол. Ух, и много ее плавай!

В ульмагде нужно сидеть осторожно: стоит опереться рукой о борт, она черпает воду. Когда повернули к середине реки, Тарас предупредил:

— Ваша как куль муки сиди. Двигайся нельзя, шевелись нельзя.

Глубина здесь была большая. Бросив в ульмагду шест, который не доставал дна, Тарас схватил весло и, встав на

колени, стал быстро грести. Ловко у него получалось! На противоположном берегу была удобная, но узкая коса. Течение быстрое, придется заводить лошадей в воду метров на двести выше.

Возвратившись в отряд, решили перевозить людей и вещи сегодня, а переправу лошадей отложить до утра.

Опять все пришло в движение. Две лодки и ульмагда курсировали по реке. Когда стемнело, на обоих берегах зажглись костры — с лошадьми остались конюхи. Заснули быстро. Утром предстояло переправить лошадей, пройти пять километров и снова переправиться через реку у «Трех дураков».

Лагерь еще спал, когда на том берегу стали кричать, стрелять и свистеть. Мы вскочили, не понимая, в чем дело. Но вот на середине реки показались головы лошадей. Они кучей плыли к нашему берегу. Мы кинулись к лодкам. Лошадей сносило течением. Хоть бы не пронесло мимо косы, испугался я. Там вода ударяла в высокий обрывистый берег, на который лошадям не выбраться; их понесет на перекат, и тогда все пропало.

Тарас был уже в ульмагде и, оттолкнувшись от берега, стал обходить лошадей ниже по течению. Мы с Арсением Петровичем последовали за ним. Лодка черпнула воды, но, не обращая на это внимания, мы стали обходить лошадей. Да где там успеть за ульмагдой! Тарас уже обошел лошадей, поставил ульмагду носом против течения и стал отпугивать табун к косе, что-то крича на своем языке. Повинуясь ему, лошади, борясь с течением, изменили направление. Слышно было, как они тяжело всхрапывают. Минуты две шла эта борьба, нам она показалась очень долгой. Вот наконец над водой появилась спина первой лошади, и она, пошатываясь, вышла на косу. За ней вторая, третья — и так весь табун. Только одну лошадь унесло вниз по реке, к перекату. Это была та самая кобылка, которую снесло еще на первой переправе. В сером свете раннего утра мы видели, как она

ударилась головой о свисавшее с берега толстое дерево и ушла под воду...

Выяснилось, что с вечера лошади почему-то были сильно взволнованы. Уставшие конюхи уснули, а лошади, увидев на другом берегу лагерь, поплыли к нему.

— Им макушку бить надо, — сердился Тарас на конюхов. — Неужели понимай нет? Лошади зверя боялись, караулить их надо, стреляй надо, спать не надо!

За два дня погибли две лошади. Этак Кузнецову не дойти до хребта... Решили прикрепить к каждому инженеру и технику по три-четыре лошади, за которые они будут отвечать вместе с конюхами.

В середине дня подошли к «Трем дуракам». Почему эти скалы получили такое название? Может, потому, что здесь река, обходя их, дважды меняет направление. С левой стороны видны две высокие скалы, справа — одна.

— Там гора, тут гора, а здесь река, — сказал Тарас. — Люди нет места ходи. Дурак! Плохое место.

Здесь у одних и тех же рек и ручьев по нескольку названий: одни из них дали орочи, другие — удэгейцы, третьи — русские.

Следующие две переправы через Хунгари прошли благополучно. Мы с Арсением Петровичем благодарили Тараса за неоценимую услугу. Если бы не он, трудно было бы нам пройти по незнакомой Хунгари. Он еще в первый день проплыл мимо Уктура, куда держал свой путь, но даже словом не обмолвился об этом. Теперь ему и мне нужно было возвращаться обратно по реке — Тарасу в Уктур, мне в свой лагерь. А Арсению Петровичу с отрядом предстоит пройти еще шестьдесят километров до хребта. Нелегко ему будет. Ведь задание — пройти с трассой через хребет без тоннеля. Но это необходимо. Строить тоннель в два-три километра сложно, нужны большие сроки, а у нас их нет.

Прощаясь, Арсений Петрович сказал:

— Пройдем без тоннеля. Сказано пройти — и пройдем.

На фронте еще труднее... Ну, до свидания, друзья. Скоро ли увидимся?

Тарас еще давал наставления, как идти дальше, какой стороны реки держаться, советовал торопиться.

— Дождь будет. Твоя надо шибко ходи.

Вот уже последняя лошадь скрылась в лесной чаще, не стало слышно голосов, а мы еще долго смотрели вслед.

Вниз плыли быстро и к середине дня оказались уже в устье Уктура. Мне не хотелось расставаться с Тарасом, но делать нечего — его ждали свои дела, а мы торопились к прижиму. Для знакомства с Уктуром я решил все же на одной лодке проплыть с Тарасом. Нам все равно придется пересекать эту реку и нужно хоть приблизительно наметить место мостового перехода. Со мной отправился Лукьянчиков. Наша лодка опять, несмотря на все старания, отставала от ульмагды Тараса.

Уктур более спокойная река, чем Хунгари. Перекатов на ней мало, скорость течения меньше. Километров через пять пойма стала сужаться, и с левой стороны показались сопки; где-то здесь должен быть переход. После многих извилин началось прямое русло. Я крикнул Тарасу, чтобы он остановился. Причалив, он велел дочери кипятить чай.

Я решил осмотреть местность. Чем дальше от реки, тем заросли гуще. Кустарник сменился толстыми лиственными и березами. Множество узеньких тропинок; они торные, и ходят по ним к реке, видимо, какие-то небольшие животные. По одной из троп я стал осторожно пробираться вперед, стараясь ступать на мох, чтобы не было слышно шагов. Пройдя около километра, заметил на тропе свежий помет кабарги. Она прошла здесь совсем недавно. Я стал продвигаться еще осторожнее; на счастье, легкий ветерок дул в лицо, значит, кабарга меня не учует. Вдруг впереди затрещали сучья, я вскинул ружье, поч-

ти не целясь, выстрелил в темное пятно и кинулся туда. Кабарга еще билась, разгребая ногами мох.

Тарас помог мне снять с кабарги шкуру и разрубить тушку. Я предложил ему взять свежего мяса, но он отказался:

— Сегодня вечером таймень кушать будем. Его много вверху реки есть.

Лукьянчиков прощался с Дуней. Он держал девушку за руки и не хотел отпускать. Она застенчиво смотрела на Виктора и улыбалась. Тарас давно уже на них косился.

— Ты мою Дуньку не порти, — незло сказал он. — Зачем ей глаза смотришь? Девка тайге скучать будет.

Орочонка засмеялась и побежала к ульмагде. Лукьянчиков кричал ей вслед:

— Еще увидимся! Пиши, Дуня! Адрес знаешь — лагерь у прижима! Почту с кабаргой присылай!

— Твоя сама пиши. Я по-русски читать умею, — смеясь, ответила девушка.

Тарас пошел вслед за ней к ульмагде. Они, как по команде, взмахнули шестами и вскоре скрылись за поворотом реки.

В лагерь вернулись еще до захода солнца. Ужин получился на славу: уха из хариуса, а на второе тушеное мясо. Все повеселели. Молодежь вечером пела песни, а потом под звуки визжащих гребенок и выбиваемую ложками дробь некоторые пустились в пляс.

Разбудил меня страшный громовой раскат. Я сначала подумал, что мне это приснилось, — так было тихо. Но прошла минута, другая, и сноп света ворвался в палатку. Вспышки молнии и громовые удары повторялись все чаще. От леса слышался шум, он нарастал с каждым мгновением. И вдруг налетел ветер. Палатку рвало так, что, казалось, она разлетится.

— Ну, началось, — проворчал Федор Петрович.

Я хотел зажечь свечу, но ветром, задувавшим под по-

лог, тушило спички. Наспех одевшись, вышел. Стояла кромешная тьма. Скрипели деревья, временами в лесу что-то трещало и падало. При блеске молний было видно, как копошились люди. Одну палатку уже сорвало и чуть не унесло в реку. Во тьме слышались голоса. Асядулина ударило колом по голове, он ругался, проклиная тьму и налетевший ураган. Люди из сорванной палатки перебрались в другие.

Ветер утих так же неожиданно, как налетел. Пошел дождь. Вскоре он превратился в настоящий ливень. Я не мог разглядеть свою палатку и стал кричать Федору Петровичу, чтобы выйти на его голос. В этот миг молния осветила косу: палатка была в двадцати метрах. Я весь промок. И палатка в заплатах местах протекала.

Нас беспокоили лошади. Где они? Не искалечили ли их во время урагана падающие деревья? «Монголки» последнее время привыкли к тайге, они находили себе пастбище, и мы их отпускали без конюхов. Искать их сейчас, в дождь, бессмысленно. Приходилось дожидаться утра.

Дождь не прекращался всю ночь. Рассвет наступил поздно. Такого ливня мне еще не приходилось видеть. Наш лагерь среди разбушевавшейся стихии выглядел жалко. Если так будет лить до вечера, всю косу зальет водой. Лишь к обеду ливень стал стихать. Я с Митей и двумя конюхами-бурятами пошел искать лошадей. Лес был неузнаваем. Повсюду вывороченные с корнями деревья, сломанные сучья и верхушки.

Разыскать лошадей удалось довольно скоро. Они приютились у подножия сопки и стояли понурив головы. Одна лошадь издавала жалобные стоны, держа переднюю ногу на весу и мотая головой. Бурят Церембал, знаток лошадей, определил у нее перелом ноги. Мы разорвали одну рубашку, и Церембал из палки и лоскутьев рубахи соорудил подобие лубка. Лошадей решили загнать в недостроенную конюшню. Искалеченная лошадь скакала на трех

ногах, жалобно постанывая. Загнав лошадей и отделив больную, стали застилать крышу конюшни ветками и прутьями. Дождь, конечно, проникал сквозь это перекрытие, но все же здесь было тише и теплее. Церембал решил остаться с лошадьми. Мы устроили ему шалаш между двух близко стоящих друг к другу лиственниц. В лагерь вернулись мокрые и замерзшие.

Пообедать не удалось: дождь залил плиту, дрова промокли, костер не разгорался. Пришлось довольствоваться черным хлебом. Все сидели в палатках. Я чинил порванную одежду, а Федор Петрович с Драпаком в сухом углу составлял чертежи по прижиму. Пришли Саша и Митя.

— Моя палаткой тайгу сегодня ходи будет. Коса боюсь, — подражая Тарасу, сказал Саша.

Да, пожалуй, нужно перебираться в лес, тем более пришел инженер и сказал, что вода прибывает. Началось переселение на высокую террасу.

...А дождь все лил и лил. Он продолжался и на следующий день, но был уже не такой сильный. Мы пошли посмотреть на реку. Могучий поток воды нес огромные деревья. Вода, пенясь, неслась мимо нас с огромной скоростью. Косы нашей уже не было видно, а вода все прибывала. Хорошо, что мы вытащили лодки высоко на берег, а то их раздавило бы деревьями или унесло водой. К вечеру река вышла из берегов и разлилась по всей пойме.

Дождь шел три дня с небольшими перерывами. Только на четвертые сутки выглянуло солнце, осветив притихшую тайгу. Все население лагеря высypало из палаток — погреться. Развешивали промокшую одежду, постели, имущество. Лагерь стал похож на цыганский табор. Когда подсчитали остаток продуктов, выяснилось, что при самом экономном расходовании их хватит всего на десять дней. О рыбалке нечего было и думать. Значит, придется кому-то ехать в Комсомольск за продуктами.

Через три дня вода в Хунгари стала спадать, и Асядулин с тремя рабочими на десяти лошадях выехали в город. У нас продовольствия оставалось на пять дней, а привезти продукты Асядулин сможет не раньше чем дней через десять. Пришлось уменьшить и без того скудные пайки. Лошадь, сломавшая ногу, перестала есть, не ложилась. Пришлось прекратить ее страдания, мясом пополнить запас продовольствия.

Наш прижим тоже пострадал от ливня. В тех местах, где тропа проходила не по скалам, ее размыло. В двух местах появились сплавы растительного слоя вместе с деревьями. По тропе приходилось пробираться еще осторожнее.

У одного обрыва Федор Петрович велел бригаде Позднякова рыть шурф. Мне он предложил подняться вверх по крутому склону и осмотреть трещину, которую давно уже заметил. Поднявшись метров на шестьдесят, Федор Петрович остановился. Мне бросилось в глаза дерево, разорванное от корней вверх.

— Вот она, — показывая на узкую щель под деревом, сказал Федор Петрович.

Трещина была шириной сантиметров тридцать-сорок. Она проходила вдоль прижима тонкой нитью, пересекая разорванное дерево. Разрыв в дереве был старый, но выше по стволу появились свежеспорванные места, что подтверждало расширение трещины.

— С косогора по скале сползает слой грунта, — пояснил геолог. — В трещину попала вода и ускорила процесс. До дождей эта трещина была раза в два меньше, а пройдет немного времени, и вся масса щебня и грунта вместе с растительным слоем и деревьями обрушится в реку.

Это было очень неприятно и уменьшало шансы на прокладку трассы по прижиму. Найдя длинную палку, мы пытались определить глубину трещины, но шест уходил на всю длину, не доставая дна. Федор Петрович решил

заложить шурф ниже трещины, чтобы выяснить мощность слоя рыхлой породы.

Ребята работали усердно, врезаясь в глубь косогора: двое заготавливали крепежный лес для шурфа, двое рыли. Это было опасно: ведь они работали ниже трещины и, случись обвал, их могло засыпать. Федор Петрович успокаивал меня, поясняя, что оползни подготавливаются постепенно и до следующего ливня беспокоиться нечего. Сползание может происходить только по смоченной поверхности, подстилающей скалы.

Бригада Лукьянчикова прошла шурф на глубину семи метров и все еще не добралась до скалы: со дна шурфа с помощью ворота вытаскивали щебень вперемешку с рыхлым грунтом. По несколько раз в день приходилось тщательно осматривать крепление: мы опасались, что шурф может смять двигавшаяся с косогора огромная масса породы.

Федор Петрович ушел на съемку конца прижима, и мне пришлось дежурить у шурфа. Мы с Лукьянчиковым по очереди спускались на дно и разрабатывали грунт, нагружая его в бадью. Другие ребята вытаскивали ее и подавали вниз крепежный материал. Вот наконец и скала, сильно разрушенная. Потом, еще на метр глубже, показалась блестящая черная горная порода. По ней еле заметно стекала вода. Какое-то давящее и непонятное чувство охватило меня. «Что бы это могло значить?» — подумал я и стал себя успокаивать: это, наверное, от усталости и недоедания. Но вдруг где-то надо мной послышался негромкий треск. Я дернул за веревку и крикнул не своим голосом:

— Тащи!

Цепляясь за стенки шурфа и придерживаясь за веревку, я в одну минуту оказался наверху. Ребята, испуганные моим криком и видом, стали расспрашивать, в чем дело. Я и сам толком не мог объяснить, что произошло, но тут внизу раздался сильный треск, и земля под нами

осела. Шурфа как не бывало. На его месте образовалась неглубокая воронка. Сразу трудно было сказать, что произошло, и на всякий случай я велел ребятам уходить с опасного косогора к скале, а сам полез наверх, к трещине. Трещина была шириной уже около метра. Все ясно — произошла очередная сдвигка грунта.

Поздняков предложил рыть рядом новый шурф. Я откровенно удивился:

— Ну и смелый ты парень!

Но смелость была сейчас излишней: мы уже дошли до скалы, им же удалось захватить в карманы несколько ее обломков, чтобы показать геологам.

На середине реки появилась ульмагда, плывущая вниз. В ней двое гребут веслами. Наверное, это Тарас с Дуней. Мы стали кричать им, махать руками, но из-за шума воды они не слышали, а из-за деревьев не заметили нас. Нам ничего не оставалось, как идти в лагерь. Когда я сказал ребятам, что пора возвращаться домой, Лукьянчикова как ветром сдуло — мы видели только, как он вскарабкался на первый утес и тут же скрылся из виду. Через час мы были в лагере.

— Думай, ваша совсем пропади, — взволнованно говорил Тарас. — Дождь давно такой не видал, ведром поливай, и то меньше бывает. Моя тоже боялся. Хотел лесу отдыхай. Потом сильно боялся: темно стало. Зимовье стал ходи, едва успел.

К концу октября установилась зима. Почти каждый день валил снег. Мелкие ели и черные пни превратились в снежные бугры. По ночам мороз доходил до двадцати градусов. На Хунгари появились большие забереги, шла сплошная шуга, смерзаясь в льдины. Еще день-два — и река станет.

Саша, Лукьянчиков и я поехали навстречу строителям временной автодороги из Комсомольска. Вчера мы услы-

шали первые взрывы на западе. Пробирались по просеке на санях. День стоял безоблачный. Солнце, пробиваясь полосами между деревьями, ярко освещало чистый белый снег. Были видны свежие следы зайцев, белок и кабарги.

Проехав километров пять, услышали взрывы. Рвали совсем недалеко — километрах в двух. Значит, решили мы, строители уже спускаются на пойму Хунгари. Как бы в подтверждение этой догадки, в лесу слышались голоса. На двадцати подводах по нашей просеке двигался передовой обоз строителей. Мы выскочили из саней и поспешили навстречу.

— Ливанов Виталий Федорович, — представился мне плотный невысокий человек средних лет с веселыми глазами, одетый в ушанку, белый полушубок и серые валенки.

Я назвал себя. Ливанов ехал в нашу партию, на площадку, намеченную нами под железнодорожную станцию Хунгари, чтобы организовать там строительный участок. Он забросал меня вопросами о местности, о реке, о том, где пройдет трасса, сумели ли мы пройти по прижиму или нужно будет строить мосты. Энергичный, подвижный, он хотел знать все сразу же, немедленно, так как время не ждет и ему нужно дать распоряжение, где остановиться обозу. Из Комсомольска они выехали на автомашинах и только последние десять километров едут на лошадях.

Я усадил его в свои сани и стал, в свою очередь, спрашивать о новостях.

— И вам и нам скоро будет жарко, — рассказывал Ливанов. — Начальник строительства Гвоздевский всех из Комсомольска гонит на трассу. Приказал к Новому году пробить зимник к Сихотэ-Алиню, развезти по нему людей и оборудование до самого хребта. Дня через три он сам будет у вас.

По дороге я показал Ливанову, где мы наметили строить станцию, как она разместится на местности, где будет

депо и стационарный поселок Он тут же велел разгружаться и ставить палатки. Мы звали его в землянку, но он отказался, боясь разомлеть в тепле — тогда трудно будет вновь привыкать к холоду. На площадке будущей станции задымили костры. Рабочие разгребали снег и устанавливали большие длинные палатки.

Через пять дней тайгу нельзя было узнать. Гремели взрывы, рокотали тракторы, сигналили автомашины. Вековые лиственницы под пилами падали на землю, поднимая облака снежной пыли. Ежедневно прибывали новые автоколонны со строительными материалами, горючим, оборудованием и людьми. За несколько дней вырос целый палаточный городок. По нашему примеру строители рыли и землянки. Прямо под открытым небом заработала лесопилка, оттуда день и ночь вывозили тес, доски и брусья.

Хунгари замерзла, и отряды строителей двинулись по льду вверх по реке. Сопровождали их наши техники, указывая места для прокладки зимника. Сотни людей шли по первому следу временной автодороги в сторону Сихотэ-Алиня, где работала партия Кузнецова; последние месяцы туда летали маленькие самолеты — «уточка», сбрасывая у лагеря продовольствие.

Во второй половине ноября к нашим землянкам подъехал грузовик, крытый брезентом. Из кабины вылез полный человек в меховых унтах и дохе. Потоптался на месте, разминая затекшие от долгой езды ноги, и, приподняв шапку, обнажил седую голову.

— Наверно, начальство, — шепнул мне Саша.

Это и в самом деле был Гвоздевский. Я знал его еще раньше как руководителя большой проектной организации крупных строек, человека волевого и умного. Молодой боец из Первой Конной, он после гражданской войны поступил на рабфак, успешно окончил институт инженеров железнодорожного транспорта. Многие не любили его за крутой характер, но, надо сказать правду, зря он никого не ругал. Если уж отчитает, так за дело. Больше всех

доставалось от него ближайшим помощникам. В его управлении люди работали до полуночи, а сам он уходил домой, когда начинались новые сутки. И притом не был «погоняльщиком», работал самоотверженно, с толком.

Поздоровавшись с нами, Гвоздевский крикнул в кузов своего грузовика:

— Вы что там, уснули, что ли?

Из кузова стали вылезать рослые люди, одетые в тулупы. Среди них и начальник нашей экспедиции Петр Константинович Татаринцев, высокий, худощавый, всегда подтянутый и стройный человек лет за пятьдесят. Гвоздевский приказал мне сразу вести всех на прижим.

Прижим теперь казался не таким страшным, как летом. Река замерзла, можно свободно идти по льду.

— Стоп! — скомандовал Гвоздевский. — По реке не пойдем, веди прямо, как проложена ваша трасса, от пикета к пикету.

— Не пройти вам, Федор Алексеевич, и им тоже, — показывая на работников управления, стал возражать я.

— А вы как же, по воздуху летали, что ли? Или у вас там, может, и трассы никакой нет? — начал сердиться Гвоздевский.

— Нет, трасса есть, мы ее прошли, но там опасно.

Гвоздевский так взглянул на меня, что я больше не пытался спорить и начал на четвереньках карабкаться по прижиму. Моему примеру последовали все прибывшие, в том числе и Гвоздевский. Они часто садились на снег, боясь подняться, когда неосторожное движение грозило падением на лед. Метров через сотню начальник технического отдела сорвался и покатился по склону. Падение, к счастью, было довольно удачным: поднявшись, он только держался за бок и гладил ушибленное колено.

Подойдя к первому крутому утесу, Гвоздевский, видя, что дальше и ему не пройти, велел возвращаться. Уже на льду он шепнул мне:

— Хотел своих помощников подробнее познакомить.

Пусть знают условия строительства в натуре, а не по бумагам.

Дальше шли по льду. Прижим был покрыт снегом, только скалы черными пятнами выделялись на белом фоне. По дороге обсуждали технические вопросы. Завьялов, рассказывая о строении скал, не скрыл своих опасений относительно обвалов. На вопросы начальника строительства он отвечал осторожно, обставляя каждый вывод оговорками. Тот слушал его внимательно, потом не выдержал:

— Скажите прямо, можно строить дорогу по прижиму или нет?

Я пока своего мнения не высказывал, решил вначале послушать, что скажут остальные.

— Ну как, мосты, что ли, будем строить? — сердито спросил Гвоздевский. — Металл просить будем?

Он расхаживал по снегу, заложив руки за спину. Лицо у него было хмурое. Все молчали.

— Ну а вы, профессор, что скажете? — обратился он к одному из спутников.

— Я, Федор Алексеевич, профессор по расчетам мостов, а не по геологии, — уклонился тот.

— Знаю, знаю. Но ведь вы много на своем веку железных дорог видели.

— Видите ли, Федор Алексеевич, мне кажется...

— А если без «кажется»? — перебил его Гвоздевский.

— Мне кажется, — подчеркнув это слово, продолжал профессор, — лучше строить мосты. Это хоть и дорогое сооружение, но зато дорога будет гарантирована от всяких неприятностей. А ведь на этом прижиме, кто его знает, что может случиться. Вы сами видели прижимы по Байкалу и знаете, какие там обвалы. Из-за них и крушения бывали.

Гвоздевский молчал. Видимо, эта аргументация его не убедила.

Долго ходили вдоль прижима. То один, то другой из приезжих отвечал на вопросы Гвоздевского, но так ни до чего и не договорились.

С верховьев Хунгари потянуло холодным ветром, по льду понесло поземку. Под вечер мы возвратились в землянки.

В землянке было тепло. Гвоздевский расстегнул китель. Он то одному, то другому бросал сердитые реплики. Причиной, конечно, был нерешенный вопрос о прижиге. Государственный Комитет Обороны дал Гвоздевскому право все проекты утверждать на месте. О мостах он не хотел и слышать и, кратко переговариваясь, все время сосредоточенно думал.

После обеда вернулись к обсуждению нерешенного вопроса. Я показал планы и профили по трассе, высказал свои соображения о прокладке дороги у опасных мест прижима по руслу реки. Чтобы застраховать полотно от размыва, предложил от лица всех специалистов нашей изыскательской партии перекрыть верхнюю протоку дамбой, по которой на протяжении трех километров пройдет дорога, а там, где трасса расположится вдоль главного русла, обсыпать полотно крупными камнями.

— Ваше мнение, товарищ Ливанов? — спросил Гвоздевский главного инженера участка.

— Я уже слышал об этом предложении, много над ним думал и пришел к выводу, что это единственно правильное решение. Прошу только разрешить мне рвать прижим для массового обрушения породы в реку, — сказал Ливанов.

Гвоздевский заметно повеселел. Посоветовавшись с Татаринцевым, он потребовал все чертежи. Большинство присутствующих поддержало наше предложение. Профессор — «бог воды», как иногда его называли, — сделал много предупреждений насчет укрепления откосов от размыва, даже предложил соорудить со стороны реки бетонные стенки. Когда споры утихли, Гвоздевский прошелся

по землянке, покосился на Хволоса, снова склонился над планами прижима и сказал:

— Изыскатели молодцы! Они хорошо поняли, как металл нужен для фронта, видимо, долго думали, как его сэкономить. Решение очень простое, но додуматься до него трудно. Железную дорогу будем строить по прижиму. Вы, Татаринцев, подпишите составленные изыскателями чертежи и дайте мне на утверждение, — уже спокойно закончил он.

Следующий день прошел в рассмотрении чертежей. Были утверждены профили всей пройденной нами трассы, местоположение будущей станции и депо Хунгари.

К вечеру ездили на площадку станции. Ливанов давал пояснения об устройстве городка. Ему от Гвоздевского попало за то, что на месте будущего железнодорожного поселка стали подряд вырубать лес.

— Неужели не хватает ума? — ворчал генерал. — Ведь в самом поселке ни березки не останется. Выходит, жителям надо будет посреди тайги самим садить деревья?

Гвоздевский еще два дня находился на Хунгари, вникая во все мелочи.

Мы понимали, что далеко не все, что он требовал, на что указывал, будет выполнено. Начальственная ревизия, даже если она не «как буря», а как справедливая «божия гроза», всего решить не может. Решают дело повседневный труд и повседневная проверка. Однако главное — проект был утвержден, а поощрения и разносы генерала не оставили по себе раздоров.

По разработанному графику временная автодорога должна дойти к хребту Сихотэ-Алинь к Новому году, а первые взрывы на прижиме начаться в феврале. Мне Гвоздевский предложил съездить, вернее, пробраться с группой инженерно-технических работников на хребет и, если потребуются, помочь Кузнецову. Гвоздевский много говорил о главном перевале через хребет как об основном

препятствию на пути. По его мнению, дорога должна пройти перевал без большого тоннеля, который нельзя будет соорудить за короткий срок...

В 1969 году экспедиции Мосгипротранса поручены были изыскательские работы по варианту, согласно которому трасса пролегла севернее даже самых дальних эвенкийских поселков. Так далеко на север мы еще не забирались.

В тридцатых и сороковых годах основными нашими транспортными средствами были вьючные лошади и олени. Мы тогда неделями, а иногда и месяцами добирались к месту работы. В пути таяли запасы продуктов, рвались обувь и одежда, выходили из строя лошади и олени, на переправах через бурные реки нередко тонуло снаряжение. В таежных переходах изыскатели, бывало, и голодали, тяжело заболели от недоедания и переутомления. Не имея хороших карт, люди плутали по тайге, случалось, что и гибли от мороза, становились добычей диких зверей. Именами погибших изыскателей названы железнодорожные станции и разъезды.

Но как ни бывало трудно, мы никогда не унывали, и каждый год снова спешили в тайгу. По следам наших чуней и лаптей (не удивляйтесь — именно лаптей, которые мы иной раз сами плели, когда обувь приходила в негодность, а привезти новую было не на чем), по нашим следам двинулись поезда. Вдоль трассы выросли станции Братск и Усть-Кут, Чегдомын, Комсомольск и Советская Гавань.

К 1969 году старые способы передвижения и труда ушли в прошлое. Занятые на изысканиях Байкало-Амурской магистрали экспедиции получили гусеничные вездеходы АТЛ-5 и ГАЗ-47, а для заброски продовольствия и людей в тайгу — вертолеты Ми-4 и Ми-1. Используя замерзшие реки, можно было отправляться в тайгу по льду,

не дожидаясь конца марта, и иметь при себе всю технику, весь транспорт, груженный горючим, снаряжением и продовольствием. Экспедиция располагала полным составом инженеров, техников и рабочих.

Да, средства нам дали богатые. Но и задачу поставили, можно сказать, по средствам. От последних населенных пунктов партиям предстояло пройти не менее ста, а в некоторых местах и триста километров, продвигаясь без дорог и троп.

Я решил поехать с Виталием Пономаревым, который еще не имел такого опыта, как другие начальники партий — Петр Степанович Баулин, Георгий Андреевич Ильин и Всеволод Алексеевич Соловьев.

Выехали мы из поселка Тындинского на восток рано утром. Несмотря на конец марта, мороз держался около тридцати. Три тяжелогруженных АТЛ-5 и два колесных вездехода, оставив позади поселок Первомайск, шли по льду реки Гилюя. Мы с Пономаревым устроились в просторной кабине головного АТЛ, разложив на коленях топографические карты и отмечая на них пройденный путь. За нами двигались остальные вездеходы, а позади, по промятому следу, — колесные машины.

За Первомайском показалась вода во всю ширь реки. Над нею поднимался туман. Еще не искушенный водитель Володя Каданцев растерялся и резко затормозил машину.

— Ничего, поехали, только держись середины реки! — закричал я, стараясь перекричать шум работающего двигателя.

Водитель включил передачу, но тяжелая машина пошла по наледи неуверенно.

— Давай смелей! — подбодрил я водителя.

Решительно сдвинув шапку на лоб, Володя прибавил скорость.

Русло в этом месте прямое, без прижимов, и промоин у берегов, а тем более на середине реки, не должно быть.

Так и вышло: наледь была меньше метра глубиной. От машины к берегам расходились волны, но АТЛ уже шел со скоростью двадцать километров в час, и в глазах водителя, сменив недавний испуг, загорелись огоньки озорства. Проехав трехкилометровую наледь, мы остановились, чтобы стекла вода с машин и чтобы проверить, не залило ли у кого мотор; все оказалось в порядке и мы немедленно двинулись дальше, а то машины стали уже покрываться тонким слоем льда...

Первое испытание, притом небольшое. А сколько их будет впереди, знал в этой партии только я, уже знакомый с местными условиями. Но первое выдержанное испытание может стать для новичка решающим: оно учит смелости.

В нашей маленькой колонне ехали инженеры и техники, радист, хозяйственник, проводник-эвенок и двадцать рабочих, в их числе двое пожилых, прибывших к нам с женами — будущими поварами, и шесть готовых к любой работе молодых парней.

Были еще десять рабочих, но из тех, кого называют бичами. Пономарев нанял их на работу, когда они о своем прошлом могли бы рассказать многое, но сейчас дело было не в нем, а в том, что мы и так знали: работать дольше трех месяцев они не будут. Как только появятся первые заработанные деньги, так захочется пропить их у крыльца первого же магазина. В тайге магазинов нет, значит, они убегут туда, где они есть. И все же мы взяли их в тайгу, рассчитывали, что, может быть, двух-трех из них удастся удержать и вернуть к нормальной жизни.

Итак, после короткой остановки наша маленькая изыскательская партия продолжала двигаться вверх по Гилюю, не встречая иных следов, кроме звериных — сохотого, изюбра, кабарги, зайца... Иногда через реку перелетали глухари и рябчики, и тогда у наших путников разгоралась охотничья страсть, но я ее гасил — нужно было спешить вперед.

АТЛ врывался в сугробы, потом, стуча траками, выбирался на чистый лед, с ходу проскакивая наледи. Местами у берегов попадались промоины, но мы предугадывали такие места по конфигурации русла. Река текла среди широкой поймы, но по временам поджималась одним берегом к самому подножию отвесных скал. В кабине стало жарко, запахло соляжкой. От рева мотора и грохота гусениц шумело в голове.

— Кажется, кто-то провалился! — крикнул Каданцев и тут же развернул машину назад.

В полукилометре от нас сгрудились машины, из них высыпали люди. Когда мы подошли к месту аварии, два АТЛ — Медведева и Елизарова — уже зацепили буксиром провалившийся в полынью ЗИЛ-157 и пытались его вытащить. К счастью, машина погрузилась только до кузова — было неглубоко, но гусеницы АТЛ скользили по льду, и вездеход оставался в полынне.

Каданцев предложил протянуть длинный трос до берега, где росли вековые лиственницы; зацепил один конец за могучий ствол, а другой — за свой АТЛ. Используя этот трос как растяжку, он размотал с лебедки АТЛ второй трос, зацепил им провалившуюся машину и стал медленно вытягивать ее к берегу лебедкой. Не прошло и десяти минут, как ЗИЛ уже был на сухом месте.

Мы с Пономаревым похвалили дружно работавших водителей, но Каданцев, чувствуя себя уже опытным таежником, отшутился за всех:

— Коли мы не молодцы, то и Волга не река.

Водители наши и вправду были молодцы. Им можно довериться, хоть все они горожане, москвичи и отправились в тяжелый таежный путь впервые.

Мы еще стояли, дожидаясь, чтобы машина обсохла, как вдруг с верховьев реки долетел порыв холодного ветра. На мгновение сжалось сердце — доедем ли до трассы, не заболит ли кто в дороге... Ведь впереди нет никакого жилья. Но я осудил себя за эту минутную слабость; мы

заранее знали, что идем в края, куда до нас еще никто не ходил, где нет жителей и негде укрыться от холода. Значит, нечего об этом и размышлять, надо о деле думать и дело делать.

Взяв вытащенную из воды машину на буксир, чтобы она разогрелась на ходу, поехали дальше. Снова пошла наледь за наледью, словно Гилюй, приветствуя близкую весну, хотел выбросить на лед как можно больше своих вод.

Река разделилась на три протоки. Мы с Виталием выбрали среднюю, более широкую, но вскоре попали на занесенный снегом завал плавника. Возвращаться далеко. Да и будут ли лучше другие протоки? Пришлось раскидывать завал и проминать снег гусеницами вездеходов. На это ушло много времени.

Ветер усиливался, понесло поземку, с востока показались свинцовые тучи.

К вечеру наш АТЛ чуть не въехал в большую промоину, занесенную снегом. Каданцев затормозил вовремя, но вездеход развернулся боком к полынье и готов был соскользнуть в нее на траках. Выскочив из машины, мы дали остальным сигнал остановиться. Теперь оттаскивали на безопасное место нас.

Двинулись дальше, в обход, но, не проехав и километра, снова натолкнулись на большую наледь с возможными промоинами. Уже темнело, пурга сгущала сумерки, по реке несло тучи снега. Продолжать путь опасно. Где ночевать? На крутые берега даже вездеходы не поднимутся. Заехали было в узкую протоку, но и там под снегом оказалась наледь.

Ничего не оставалось, как ночевать на льду. Составив все машины в ряд, как щит от пурги, стали карабкаться на крутой берег за дровами. В лесу было много снега и совсем темно; только после больших трудов удалось свалить с десятков деревьев, перетащить их на лед и развести костер из целых бревен — лед был толстый, мы не

боялись, что он протает. Сварив в ведрах кофе и разогрев мерзлый хлеб, первый раз за этот день поели.

Водителям я велел спать в кабинах, а все остальные — человек тридцать — разместились вокруг костра. Заснуть не удавалось, хоть и слипались глаза: спать на льду холодно, да и можно простудиться. Разыскав в машинах брезенты, устроились немного получше, однако спали не больше часа, всю остальную ночь плясали у костра. Заспавшихся будили. Моторы не глушили всю ночь. Чуть свет, допив оставшийся кофе, двинулись дальше.

Проехать наледь, перед которой мы заночевали, не удалось — она оказалась глубокой. Пришлось выбиратья на берег. Распиливали свалившиеся деревья, рубили кусты, прокладывали в снегу дорогу для машин. За целый день только и успели, что объехать наледь. Ночь провели в тайге. Даже при морозе ниже тридцати здесь гораздо теплее, чем на льду. Спали у огромного костра.

В верховьях реки снегу было много, но наледей меньше, ехали без особых задержек. Теперь Володя уже не боялся, что машина утонет. В устье одного ручья выбежал лось и остановился как вкопанный, рассматривая нас. Глухари сидели на деревьях, не пугаясь грохота машин. На четвертый день добрались до места работы. Устали так, что сразу повалились на снег. Резало глаза от бессонных ночей, от снежного блеска и дыма костров.

Так приходится порой готовиться — только лишь еще готовиться — к тому, чтобы начать прокладку трассы для будущей железной дороги. Каждый километр требует труда, нередко риска, а иной раз и отваги. Но все преодолимо, когда чувствуешь плечо товарища, с кем работаешь.

Мы через силу разгребали снег, ставили палатки.

Инженеры, техники и молодые рабочие трудились не покладая рук — строили жилье, заготовляли дрова, развертывали радиостанцию. И вскоре площадка лагеря,

освещенная пламенем костров, стала обжитой. На другой день, связавшись по радию с другими партиями и узнав, что и те дошли до места, я выехал обратно в Тындинский.

Лед на реках был еще крепок, земля на пробитых нами зимниках мерзлая, твердая. Вездеходы, а где колесные машины возили в тайгу солярку, бензин, снаряжение. На север, ближе к трассе — в Дамбуки, — непрерывно курсировали по Зее бензовозы с горючим для вертолетов. Штаб экспедиции, расположенный в городе Зее, занят был организационной работой.

В первых числах мая Мосгипротранс направил к нам летно-съёмочную партию в составе двух штурманов, двух бортоператоров, фотолаборантов и фотограмметристов. Мы уже и не помышляли на таком огромном протяжении — семьсот километров трассы, с множеством вариантов! — вести изыскания без современной техники. И все же только наземной техникой за сезон заснять местность по всем намеченным направлениям было бы трудно, если бы не помощь авиации.

Пока бортоператоры устанавливали съёмочную аппаратуру на двух самолетах Ан-2, мы с начальниками партий и их геологами на вертолете Ми-1, дающем очень хороший обзор, делали воздушную рекогносцировку местности по участкам, проверяли все варианты, а где было возможно, садились на землю, чтобы проверить правильность изображения на картах марей, воочию увидеть и своими руками исследовать грунты. В результате такого обследования часть вариантов отпала, для аэрофотосъёмки остались только те, по которым показатели не были явно плохими. На картах определили ширину (до двух километров) воздушного фотографирования и разбили трассу на всем протяжении на участки, присвоив каждому свой номер.

К 5 мая снег растаял, но тут же снова повалил. Аэросъёмочной группе поневоле пришлось простаивать;

летчики дежурили на аэродроме. Кто испытал вынужденное бездействие, тот знает, что это не отдых, а мучение. Но что поделать? Для воздушного фотографирования нужна ясная, безоблачная погода. Даже небольшие облака или дымка отбросят тень на землю, и четкого изображения не получится. Стали ловить погоду. Поднимались все в пять утра, узнавали прогноз, собирали данные по радио из партий. Наготове стояли автомобили, чтобы везти группу на аэродром.

Шли дни, а погоды все не было. Дежурили ежедневно. Раньше всех поднимался бортоператор Всеволод Дмитриевич Осипов и подолгу стоял на крыльце с чемоданом, в котором залежались заряженные кассеты. В экспедицию он приехал с женой — Марией Сергеевной, которая двенадцать лет работала штурманом по воздушному фотографированию.

Всеволод Дмитриевич и Мария Сергеевна раньше летали всегда на одном самолете — она штурманом, он бортоператором. Тогда они поженились.

Теперь Маша уже не летала с мужем, но все равно вставала в пять утра, хотя фотограммгруппа («фотограмка»), где она работала, начинала трудиться с восьми. Она провожала взглядом автомашины, увозившие экипажи на летное поле: ей жаль было, что уже не летает, что машины уходят без нее. Когда муж возвращался из полета, Маша, забрав у него кассеты, шла в фотолабораторию, где главный лаборант уже успевал подготовить реактивы. Проявленные пленки развешивали для просушки в большой комнате, к утру просматривали качество съемки и печатали снимки в трех экземплярах. Съемка продолжалась, и вечером в лабораторию поступал новый материал.

На огромных, во всю стену, деревянных щитах Маша со своими помощниками накалывала снимки по контурам местности так искусно и точно, что вырисовывалась вся площадь снятого участка: с лентами рек, марями, лес-

ными массивами. Вся тайга как на ладони. А если взять два любых снимка, перекрывающих друг друга, и посмотреть на них в стереоскоп, со всей четкостью представал и рельеф местности: можно было увидеть не только долины, впадины, обрывы скал, плоские равнины, но и высоту деревьев. Выложенный на щитах накидной монтаж из сотен снимков тут же фотографируют и воспроизводят в уменьшенном масштабе. Вместе с двумя экземплярами отдельных снимков репродукцию отправляют в изыскательские партии.

Когда стоит съемочная погода, бывает так, что фотолаборатория и фотограммгруппа, проверяющая качество снимков и реализующая их, работают круглые сутки, почти без отдыха. Работники лабораторий всегда — я почти не знаю исключений — образуют на редкость слаженный коллектив, из года в год все вместе ездят в любой край нашей страны, чтобы со всей быстротой, на какую только способна современная техника, дать изыскателям неопределимый материал для прокладки трассы. Ориентируясь по снимкам, они прокладывают вдоль трассы магистральный ход с плановыми (горизонтальными) и высотными измерениями. От этого хода делают плановую и высотную привязку опознанных на местности контуров. Ориентирами служат отдельные деревья, четкие излучины ручья, тропы.

Аэрофотосъемка оказывает неоценимые услуги изыскателям. Они уже не бродят, как прежде, вслепую по тайге, где за десять метров ничего не видно. Геологи, изучив снимки, делают дешифровку — оконтуривают на них мари, осыпные косогоры, легко находят, где заложить земляные карьеры, а случается, и карьер песчано-гравийного балласта. Когда заканчиваются все геодезические работы и дешифровка контуров, снимки с вычислительными данными отправляют в Москву, где на современных приборах составляют планы с рельефом и контурами местности.

Тропа, по которой мы шли с начальником изыскательской партии Николаем Ивановичем Хвостиком в сентябре 1971 года, вела нас по старому железнодорожному полотну. Вот уже тридцать лет не ходят по нему поезда. Насыпи, выемки и откосы заросли густым лесом. Лиственницы, березы, сосны, кусты росли вперегонки, лес, захватив всю полосу земли, расчищенную и взрыхленную когда-то строителями, рос здесь гуще и выше, чем на участках вечной мерзлоты по сторонам. Даже на железобетонных мостах, где сохранились пролетные строения, росли лиственницы, находя скудное питание в оставшемся балласте. Словно половина тайги переселилась сюда. Где-то внизу, под слоем палых листьев, хвои и мха были шпалы; кое-где из земли торчали костыли.

Идти было трудно, приходилось глядеть не столько вокруг, сколько себе под ноги. Деревянные мосты кое-где рухнули, а металлические фермы были сняты с массивных бетонных опор; в таких местах приходилось спускаться в глубокие овраги. Солнце уже уходило за сопки, когда мы закончили утомительный переход от Янканского перевала до места, где дорога пересекает Тынду ниже устья Бурпалы.

Тында — приток Гилюя, впадающего в Зею, — горная таежная река. Мало кто о ней знает. Это не Чусовая и не Клязьма, на берегах которых живет много людей. Население ее чистых, прозрачных вод — хариусы, ленки и таймени — живет привольно, не терпя ущерба от людей. Тишину и покой тайги хранят ее перекаты и плесы на протяжении сотен километров, и только ближе к устью на ее берегах стоят два поселка — Тындинский и Первомайск.

Мой спутник, Николай Иванович, подняв антенну радиотелефона, вызывал лагерь своей изыскательской партии, чтобы узнать, вышел ли за нами вездеход, а я сидел на старом пне, отдыхал и глядел на красивую реку. Было видно далеко вокруг, как река от прижима, что выше

устья Бурпалы, круто поворачивает вправо и течет под прямым углом к дороге, к нижнему прижиму, как поднимаются на каменистых перекатах гребни волн. Струи воды, упираясь в бетонные опоры моста, как бы останавливались, но, померившись с ними силой, вновь убыстряли бег, растекаясь волнами.

Тридцать лет назад в Первомайске, этом эвенкийском поселении, было всего три мазанки. Теперь здесь целый поселок. У каждой семьи свой дом. В центре — правление охотничье-промысловой артели, поликлиника, магазин. На северной окраине — скотный двор, на южной — звероферма. Во всех домах электричество, радио.

Да, ушли в прошлое далекие годы. Заросшее лесом дорожное полотно и железобетонные мосты остались свидетелями труда первопроходцев. Изыскатели и строители ушли отсюда в 1942 году на запад защищать Родину от лютого врага и увезли с собой с этой уже действовавшей железной дороги протяжением почти двести километров весь металл. Рельсы легли на шпалы фронтальных дорог, фермы заменили взорванные немцами пролеты мостов. Давно кончилась война, а военные раны до сих пор надо залечивать и здесь, где не было боев, куда не доходил враг...

Эвенки, живущие в Первомайске, давно уже не кочуют, только пастухи подолгу живут с оленьими стадами в тайге, в долинах Гилюя, Сигикты, в верховьях Тынды — на пастбищах. Молодые, чуть настанет зима, уходят в тайгу за пушным зверем. Состарившиеся охотники, которым далекая тайга не по силам, поздней осенью ловят переселенную в эти края ондатру на озере вблизи села.

Мой спутник Николай Иванович Хвостик — потомственный изыскатель: с его отцом, Иваном Федотовичем, мы работали еще в тридцатых годах на линии Тайшет —

Братск. Талантливый и трудолюбивый (не первый раз, когда речь идет о лучших изыскателях, приходится называть это сочетание качеств), он впоследствии по праву занял пост главного инженера Главтранспроекта.

Николай Иванович похож сейчас на отца в молодости: натренированные в переходах и в постоянной физической работе мускулы не знают усталости. Он обладает хваткой, необходимой руководителю при работе в таежных условиях: когда изыскательская партия наталкивается на трудности, его спокойные карие глаза загораются веселым огоньком, товарищи охотно и без боязни идут с ним на большой труд. Как и отец, он талантливый инженер, умеющий быстро, на ходу, как будто с легкостью, решать технические вопросы, и не знаешь, потому ли ему все дается, что он хорошо подготовлен, или больше потому, что любит свое дело, живет им. Нечасто бывает, чтобы инженер, которому нет еще тридцати, умел так понимать тайгу, реку, рельеф местности — не только их общие законы, это легче, но и особенные, данному случаю присущие черты. Не всякий так естественно, в силу своей натуры и взглядов, способен сродниться с характерами и обычаями незнакомых прежде людей — и какой дружбой они платят за это! Нечего и говорить, что для меня всегда большое удовольствие побывать в его партии.

Нужно было спешить с разбивкой трассы, дать фронт работы строителям, прибывающим на линию Бам — Тынды — ту линию, которая позволит широко развернуть строительство всей Байкало-Амурской магистрали и дороги на Беркакит, в Якутию.

Лагерь Хвостика — множество больших и маленьких палаток, разбросанных по лесу, — был разбит на самом берегу Тынды. Днем почти все палатки пустые. Но, как только люди возвращались с трассы, лагерь сразу оживал, чувствовалось веселое возбуждение, которое всегда бывает в изыскательской партии после трудового дня. Кто

шел к реке мыться, кто, убирая инструмент, продолжал начатый разговор о работе. Еще не заглушены моторы вездеходов и водители проверяют их на звук, а над лесом уже расстилается дым от костров, по лагерю с лаем носятся собаки.

Изыскателям еще весной делают противоэнцефалитную прививку, и все-таки все обязаны носить костюмы, предохраняющие от лесного клеща; нельзя отказываться от дополнительной предосторожности. Но хотя все одеты одинаково в зеленые костюмы и кирзовые сапоги, даже в сумерках можно безошибочно узнать некоторые категории. Студенты строительного техникума (Хвостик прозвал их «студерями») отрастили бороды и локоны до плеч. Женщины, которых в партии немного — около десяти, — держатся степенно и важно, подчеркивая свою независимость. Водители вездеходов живут на отшибе, в отдельной палатке, вокруг которой расставлены ящики с запасными частями к машинам и запасные траки; чуть подалее в лесу — бочки с соляркой и дизельным маслом. Остальные — рабочие, инженеры и техники — ничем внешне не отличаются и живут в общих палатках.

С весны эта партия работала на «большой» магистрали, там, где пересекаются реки Унаха, Десса, Утугай, Брянта, прокладывая трассу на восток, в обход будущего водохранилища Зейской ГЭС. Об этих таежных реках мало кто слышал, как и о Тынде. Здесь когда-то первые отряды казаков прошли к Зее и Амуру из Якутска; в верховья Брянты они понали через Становой хребет, где он имеет понижение, и по этой реке спустились в Зею.

Хвостик, работая весной и летом на Брянте, пытался даже отыскать следы первопроходцев, но безуспешно, и это неудивительно — ведь казаки не шли, а плыли по реке и поселений за собой не оставляли.

Безлюдье не тяготило московских изыскателей. Работая в необжитой тайге, они перезнакомились друг с другом, стали как бы единой кочевой семьей и чувствовали

себя как дома; тропы, проторенные ими, стали для них улицами. Возвратясь в Тынду, изыскатели нашли то, что оставили здесь жившие и работавшие до войны строители, и это было наглядным предвестием возрождения культуры в глухой тайге. Мы были ее пионерами — мало ли этого?

После ужина в палатке-«камералке» инженеры еще делают расчеты кривых, составляют схемы закрепленной трассы, вычерчивают профили, проводят планерку, обсуждая завтрашние работы. Потом разбредаются к кострам, вокруг которых рабочие уже играют в шахматы, разговаривают, отдыхают.

У костра, где собрались студенты, бренчит гитара и слышится тихое пение.

Началось то, о чем мы, изыскатели, мечтали, — было принято решение широко развернуть строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев, выступая на XVII съезде комсомола, сказал: «А вот совсем недавно комсомол горячо откликнулся на призыв партии принять активное участие в новой крупнейшей стройке — в строительстве Байкало-Амурской железной дороги.

Эта стройка имеет огромное значение. Байкало-Амурская магистраль прорежет вековую тайгу, пройдет там, где лежат огромные богатства, которые надо поставить на службу Родине. Здесь будет создан новый большой промышленный район страны, воздвигнуты новые города и поселки.

Мы твердо уверены, что комсомольцы, молодежь внесут свой достойный вклад в эту грандиозную стройку. Эстафету Комсомольска-на-Амуре, Магнитки и Турксиба, Днепрогэса и целины, Братска и КамАЗа они пронесут по новым, еще не освоенным просторам Сибири...»

Прямо со съезда первый отряд комсомольцев-строителей выехал на БАМ.

В эти дни — дни подъема и энтузиазма, вызванного новым размахом стройки, — мне хочется вернуться к последнему году нашей работы на подготовлявшей ее железнодорожной линии.

...Рельсовый путь все дальше и дальше уходил от станции Бам на север, к Тындинскому, через который должна была пролечь на запад и восток большая Байкало-Амурская магистраль.

Километр за километром строители штурмовали тайгу, воздвигая земляные насыпи, строя мосты, выполняя трудоемкие работы. Предвидя нелегкий, большой труд тысяч рабочих рук, идущие впереди изыскатели трассы дали первому от станции Бам разъезду наименование «Штурм». Но рельсовый путь ушел дальше — появилась станция Муртыгит. И гудки локомотива раздаются уже на перевале Янкан, за которым строится станция Аносовская. Растут пятиэтажные дома и рядом со стационарными постройками — это большой поселок строителей Аносовский. Среди гор и недавно глухой тайги живут люди, учатся в школе дети, работает клуб, разместились магазины, столовая, учреждения.

Изыскатели и проектировщики Мосгипротранса работают в тесном контакте со строителями. Трудностей на стройке немало.

Мерзлота повсеместно сковала здесь землю на глубину до 90 метров. Предвидя сложность сооружения дороги и зданий в таких условиях, мы с инженером-геологом Александром Соколовым всячески старались предостеречь строителей от ошибок.

Пусть читателю не покажутся скучными эти строки о технике строительства. Пусть поверит на слово, что для строителей нет скуки, все здесь живое — каждый час, каждое задание. Ведь Байкало-Амурская магистраль только начала строиться, еще столько потребуется человеческих сил — разума, логики, знаний, решительности, сметки и практических навыков. И, несмотря на всю тех-

ническую оснастку, и физической ловкости, выносливости. Где уж тут скучать! Мне кажется, это дает мне право попросить читателей этой главы довериться автору и терпеливо прочесть немногие строки, излагающие те обстоятельства, которые, несмотря на северный холод, наказывают души людей, разведывающих и строящих дорогу.

Строители впервые попали в этот край, где мерзлота сковала землю; условия строительства по сравнению с районами с более мягким климатом здесь совсем другие. Нашей с Соколовым задачей было предостеречь их от опасностей, которые могут быть вызваны непониманием.

Мерзлые грунты формировались миллионы лет. Их температура и мощность в этом крае изменяются в широких пределах, в зависимости от многих причин. Почти все пологие склоны, долины рек и речек покрыты марями с мощным моховым покровом. Мох предохраняет почву от нагревания летом и не препятствует промерзанию ее зимой. Маревые участки особенно опасны для сооружения на них земляного полотна, мостов и зданий. Даже небольшое нарушение мохового покрова может вызвать развитие неблагоприятных явлений. Мерзлота оттаивает, оседает грунт, а вместе с ним и сооружения. Вот почему еще во время проектирования изыскатели учитывают недопустимость устройства на марях низких насыпей или выемок, стремятся добиться, чтобы горизонты грунтовых вод не прорезывались выемками и кюветами.

Перед нами стояла двойная задача: не допустить излишнего удорожания при разработке технологии строительства и эксплуатации дороги, а с другой стороны, проектировать сооружения так, чтобы вмешательство человека в природную обстановку приводило к изменению мерзлотных условий лишь в нужном направлении.

Строители же, приехавшие из других районов, даже обладая необходимыми знаниями, невольно помнят лишь о первой половине этой задачи — стремятся прежде все-

го облегчить трудоемкие работы. Нередки случаи, когда землеройная техника без особой надобности буквально распахивает мари вблизи земляного полотна. Даже остатки леса и кустарника после рубки просеки собирают бульдозерами, беспощадно распахивая моховой покров. А это в конечном итоге может привести к неожиданному удорожанию строительства и ухудшению условий эксплуатации дороги.

Вот почему мы с Соколовым не уставали повторять: — Товарищи строители! Берегите мерзлоту как основание для земляного полотна, мостов, зданий и сооружений! Берегите ее.

Чтобы определить глубину закладки фундаментов, экспедиция пробурила в мерзлоте тысячи метров скважин.

С весны 1972 года продолжили прокладку трассы в сторону Тындинского.

В 1973 году работа экспедиции на линии Бам — Тында была завершена. Как только отступила зима, обе партии изыскателей вместе с геологами вышли на трассу, чтобы закончить ее укладку до Тындинского, сделать геодезическую разбивку мостов и поселков и все это передать строителям дороги.

18 сентября коллектив партии Таряникова забил последний пикет и передал начальнику управления строительства В. И. Мокровицкому символический ключ — ключ будущей дороги.

Но последний пикет, забитый на трассе Бам — Тында, был для нас, изыскателей Мосгипротранса, одновременно первым пикетом трассы на линии Тында — Беркакит. В тот день, не откладывая ни часа, изыскательская партия Бориса Федорова, несмотря на то, что надвигалась северная зима, вышла на трассу от Тынды к Якутии, где земля хранит в себе мощные пласты коксующихся углей.

Еще долго для нас, изыскателей, не найдется на трассах этой дороги места, где последний забитый пикет не был бы первым для новой прокладки, новой работы.

И когда разговор среди нас идет о Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, то не находится места, где можно было бы остановиться и поставить последнюю точку. Множество общих проблем и частных задач занимает наши головы, вызывает обсуждения, споры, приводит к решениям, иной раз требующим немалой смелости.

Эта стройка — грандиозная изстроек в нашей стране — по праву называется стройкой века.

Через весь север Восточной Сибири, Забайкалья, Амурской области и Хабаровского края предстоит в сложнейших горно-таежных условиях проложить 3150 километров рельсового пути. На пути новой магистрали стоит Байкальский хребет, через который нужно пробить семикилометровый тоннель, за ним — скалистые берега северной оконечности Байкала.

Самое трудное препятствие на пути магистрали — Северо-Муйский хребет с нагромождением осыпей, где строителям предстоит проложить под ними пятнадцатикилометровый тоннель. А дальше — хребты Кадарский, Удокан и Дуссе-Алинь. Горы и тайгу прорезают Лена, Киренга, Вилюй, Олекма, Зея, Селемджа, Буряя и Амгунь — большие реки, несущие свои воды в Ледовитый и Тихий океаны. Через них нужно перекинуть большие железнодорожные мосты.

Еще нигде в мире не строили железнодорожных магистралей такой протяженности в столь сложных горно-таежных условиях. Даже Транссибирская дорога проложена там, где меньше вечной мерзлоты и мягче климат.

Не только строительство Байкало-Амурской магистрали, но и изыскания ее трассы и проектирование сооружений необычайно трудны. По всей трассе нет ни дорог, ни троп, а редкие поселки, приютившиеся на берегах рек, разделены сотнями километров тайги. Такие условия требуют от нас, всех изыскателей Министерства транспортного строительства, немало энергии и мужества.

Сейчас выбрано только направление трассы, предстоит

еще сложный труд проектирования всех сооружений дороги и ее окончательной прокладки.

Коллектив экспедиции Мосгипротранса, закончив в 1973 году изыскания на линии Бам — Тында и передав трассу строителям, получил новое задание: проложить трассу от Тындинского в сторону Комсомольска-на-Амуре до пересечения с рекой Норой.

Здесь, на почти 600-километровом участке, магистраль пройдет через множество горных перевалов, бурные реки и будущее водохранилище Зейской ГЭС, которое разольется от города Зеи до Бомнака. На всем протяжении этой трассы землю на глубину до девяноста метров сковала вечная мерзлота.

Сознавая, что впереди много трудностей, коллектив экспедиции Мосгипротранса начал забираться в тайгу уже в конце марта. 20 марта заместитель начальника экспедиции, в прошлом фронтовик-десантник, Николай Андреевич Перминов повел первый транспорт из Тындинского на восток. Восемь вездеходов, гремя траками, пробиwali первую зимнюю дорогу до Кудулинского перевала.

Снежные вершины Станового хребта на севере, сияя белизной, служили маяком первому каравану. Морозная тайга была тиха, но неприветлива. Реки промерзали местами до дна, и вода, не найдя проходов, вырывалась на поверхность, образуя мощные наледи на пути идущих по льду вездеходов. Где по руслам попутных рек, где по сплошной тайге, без троп и дорог, сквозь сугробы пробиwлся караван. И все же на третьей сутки он вышел в долину реки Кудули.

В самом ее верховье караван встретил свежие следы волчьей стаи. Это было хорошо: волки уходили к перевалу, и пять километров вездеходы шли по их следам. Но вот справа показались следы диких оленей-сокжоев — и волчья стая свернула за ними на север. Дальше надо было искать легчайший путь самим.

Но это было только начало. По следам вездеходов на

перевал пробивались колонны автомашин с горючим, техникой, снаряжением и продовольствием для изыскательских партий. Когда все необходимое было туда доставлено, второй бросок дальше на восток было поручено осуществить опытному начальнику изыскательской партии П. С. Баулину.

В этом рейсе участвовало 12 вездеходов. Петр Степанович безошибочно вел их через водоразделы и скованные льдом реки, по марям, через лесные чащи. Ночевать приходилось в снегу у костров, спали не раздеваясь, чтобы с утра снова двигаться на восток. На этот раз было пробито еще сто километров зимника.

Участок на восток оказался очень сложным. Крутые склоны перевала заросли густым лесом, а ведь малейшее отклонение приводит к изменениям объемов строительных работ и их удорожанию.

Но и в других партиях много сложных мест, везде по-своему. На участке Баулина трасса пересекает много высоких водоразделов и глубоко врезанных речных долин. Здесь тоже требуется много старания и таланта, чтобы проложить трассу на водоразделах без тоннелей, а на пересечениях рек — без высоких мостов.

В каждой партии трудится около пятидесяти рабочих, инженеров, техников, буровых мастеров и водителей вездеходов. Каждая изыскательская партия — это боевая дружина.

От каждого члена коллектива, включая и рабочих, зависит успех. И хорошим работником, настоящим изыскателем бывает только тот, кто увлечен общей задачей коллектива. Он получает свою долю трудностей и свою долю успеха. Работать приходится много — днем изыскатели на трассе, а по вечерам составляют и проектируют продольный профиль дороги, вычерчивают планы. И работать нужно прямо с ювелирной точностью — только совсем в ином масштабе. Но стоимость этой продукции и в сантиметровом измерении исчисляется рублями.

Сейчас изыскатели производят окончательную укладку трассы на местности с разбивкой кривых, нивелировкой для составления и проектирования продольного профиля. Размещают оси мостов и водопропускных труб, ведут топогеодезические работы для составления планов, по которым проектируются все предприятия дороги. Инженерно-геологические подразделения экспедиции занимаются поисками карьеров строительных материалов, подробно исследуют основания для фундаментов мостов, зданий и сооружений.

Кажется, нет конца задачам, которые должны решать изыскатели. Проложенную и закрепленную ими ось трассы они сдают строителям, которые будут руководствоваться ею до полного окончания своих работ. Главнейшие наши задачи сейчас — обеспечить прибывших на трассу БАМа строителей рабочими чертежами.

Многие считают нас романтиками, но это понятие имеет много оттенков. Мы не на прогулке «с гитарой под полой», а работяги. Но мы не знаем более увлекательной работы, чем наша, особенно на Байкало-Амурской магистрали, среди суровой природы необжитых северных районов Дальнего Востока.

Здесь наши люди повседневно отдают свой упорный труд и много инженерного таланта. Работая, мы и мечтаем о том, как по нашим следам пойдут тяжеловесные поезда с углем, нефтью, лесом, как в глухой тайге вырастут города, поселки и заводы, а в комфортабельных вагонах поедут тысячи людей и будут любоваться природой. Называйте, если хотите, такую мечту романтикой, но это реальная мечта.

Еще многие месяцы будут трудиться на трассе Байкало-Амурской железнодорожной магистрали изыскатели, а потом их позовут к себе другие дали — то ли самые северные районы Дальнего Востока и Якутии, то ли другие.