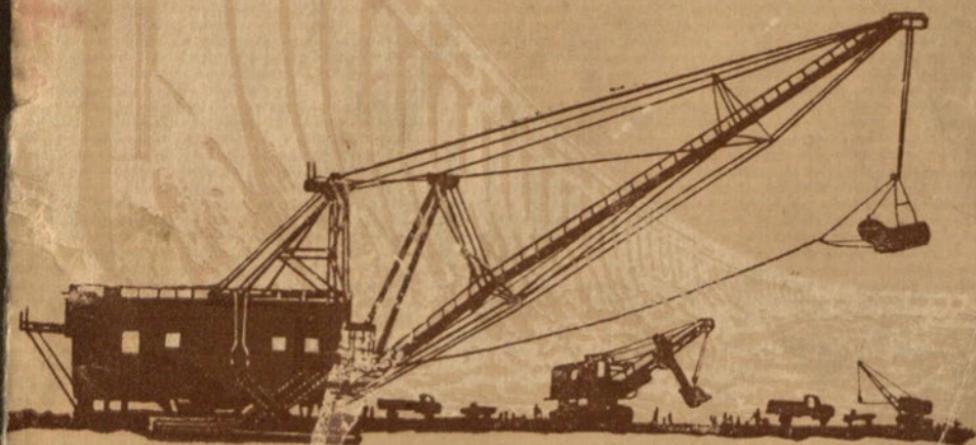


Строит гидроэлектростанции

А. САВВАТЕЕВ

СТОТЫСЯЧНИК
ИВАН ГРУНИН



А. САВВАТЕЕВ

Ивану Иванову
Грунину
Не забудь
не забудь златоглав
Спасибо
Но Всё же
запомни
25/11/51

СТОТЫСЯЧНИК
ИВАН ГРУНИН

ОЧЕРК

КУИБЫШЕВСКОЕ
ОБЛАСТНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1951

зетавелі № 6228



И. ГРУНИН.

Степные суховейные ветры, горячая пыль над дорогами и ястребы в безоблачной вышине. Там, где Жигули каменистой грудью подступили к самой воде, на левом песчаном берегу реки, оборудованы причалы гидроузла. День и ночь над ними несмолкаемо гремят подъемные краны. Из огромных трюмов барж извлекаются и переваливаются на берег сотни и тысячи тонн грузов, прибывающих со всех концов страны. Выгружаются кирпич, цемент, алебастр, известь, части машин, электрическая изоляция, покрышки для автомобилей.

У причалов постоянное скопление автомашин. Одни приезжают порожними, другие уезжают доверху нагруженными строительными материалами, ящиками с имуществом и оборудованием. Грузы перебрасываются на строительные площадки, расположенные на много километров одна от другой, где возводятся жилые корпуса, школы, больницы, строятся подсобные предприятия.

Среди многочисленной армии шоферов гидростроя работает Иван Иванович Грунин. Вот он сидит в кабине своего самосвала марки ГАЗ-93 № 74—08, положив руки на барабанку руля. Из-под черной промасленной и пропыленной кепки смотрят внимательные прищуренные зеленовато-серые глаза. На худощавом обветренном с резко обозначенными морщинами бритом лице выделяется прямой нос. Рядом с Груниным по правую руку сидит его ученик, худенький, смуглый Александр Власов. На нем черная блузка. Из-под пыльной кепки выбиваются пряди длинных темных волос. И водитель и его помощник изредка перебрасываются короткими, отрывистыми фразами.

— Зажигание, Саня, проверил?
— Проверил, дядя Ваня.

— А масло?

— И масло тоже.

Стрела экскаватора, нагружающего машины, описав полукруг, на мгновение повисает над самосвалом, затем клыкастый ковш раскрывает свою пасть, и огромная масса бутового камня с грохотом валится в железный кузов.

Грунин включает скорость. Мгновение — и машина трогается с места, надсадно гудит мотор. Самосвал выбирается по песку на грейдированный тракт и вихрем мчится в портовый городок, строящийся на горе в сосновом бору. По бокам дороги мелькают одинокие деревья, покерневшие пни, выжженная трава речной поймы.

Через полуоткрытое ветровое стекло в лицо бьет горячий, обжигающий воздух. Впереди, в тучах пыли, видны вереницы машин, идущих навстречу.

— Еще нет одиннадцати, а мы шестой рейс делаем, — говорит Грунин. — Идем по графику. За день нам по меньшей мере рейсов пятнадцать надо сделать.

— Почему так много, дядя Ваня? — спрашивает Власов.

— Почему? — задумчиво говорит Грунин. — Потому, что раз мы ходим с тобой с перевыполнением графика, то и должны так ходить. Того, что уже раз достигнуто нами, обратно отдавать нельзя. Ни при каком случае. Это уже закон. В нашем деле, как на военной службе, во всем точность и аккуратность должна быть. Во-время доставить груз — большое дело, Саня. Задержался ты на полчаса или на час, а рабочие в это время без дела сидят. Это один раз. А если два, три? Тут много времени набежит. К сроку объект строительства не будет сдан. А на великой стройке коммунизма этого допускать нельзя. Здесь все по плану, по графику должно идти. У нас борьба за каждую минуту должна вестись. Ты в это дело помаленьку вникай.

Машина проехала пыльный Ставрополь и по кругому шоссе стала взбираться в гору. Грунин переключил скорость.

— Вот так, Саня, — сказал он, обращаясь к Власову. — На этом месте всегда так бери. Подъем тяжелый, а мы не порожнем едем. На третьей скорости его не возьмешь, а на второй хорошо тянет. Главное в шоферском деле — знать машину, на что она способна.

Не переставая следить за дорогой, сигналя обгоняющим пешеходам, он посвящал своего ученика в тайны искусства вождения машины, проявляя настойчивость строгого учителя и заботу любящего отца.

— Знаешь, Саня, — тихо, с затаенной гордостью говорил Грунин. — Я машину шестнадцать лет вожу. Всякое перевидал. Был и на фронте, и с кинопередвижкой по селам ездил, и хлеб возил, и лес, а никогда ни одной аварии не имел. Почему? А потому, что знаю свою машину как самого себя.

Впереди между сосен показались желтые стены только что собранных стандартных домиков. В глубине бора меж деревьями уже видны фигуры рабочих, слышны их голоса, визг пил, стук топоров. В стороне от дороги стоит ящик с раствором извести.

Подъезжая к объекту, Грунин переключил скорость и осторожно повел машину между вывороченных пней и разбросанных куч строительного мусора.

— Ты что, дядя Ваня, едешь так тихо? — удивился Власов. — Словно подкрадываешься или ощупью идешь?

— Видишь, Саня, — серьезно сказал Грунин, — здесь в мусоре стекло битое может быть, гвозди или обрезки жести — проколоть баллоны недолго, а резину надо беречь. Проколол по нечаянности баллон, и пока ты его снимаешь, пока заклеиваешь камеру, надеваешь, накачиваешь, — время уйдет, а мы должны выигрывать его для полезной работы. Ты приглядывайся, что к чему.

Свалив на строительной площадке груз, они поехали обратно. На этот раз машину вел Власов. Грунин внимательно следил за работой своего ученика. Иногда, перехватывая руль, он исправлял неточность движения рук Власова, объяснял, в чем тот допустил ошибку. Власов внимательно слушал.

У причала они снова нагрузили самосвал и повели его по уже знакомому маршруту. Так продолжалось до вечера. До обеда Грунин сделал восемь рейсов, а после обеда еще шесть. Вечером, сдавая диспетчеру путевой лист, Грунин недовольно сказал:

— Погрузка немного задерживает. Если бы не она, наверняка шестнадцать рейсов было бы.

— Ты что, Иван Иваныч? — удивился диспетчер. — И так неплохо поработал.

— Ну это что за работа, — недовольно махнул рукой Грунин, направляясь к своей машине, стоявшей среди широкого двора транспортной конторы.

Шоферы проверили каждый узел, каждое крепление машины, осмотрели передние и задние рессоры, болты фланцев карданных шарниров. Опробовали ключом крепления передних и задних колес и осей, проверили уровень масла в картере, состояние радиатора, водяной насос, шланги системы охлаждения, натяжение ремня и крепление шкива на оси вентилятора, ручным манометром выверили давление в шинах. Потом они вымыли кузов, протерли тряпкой стекла кабины, и только после этого Грунин снял кепку и вытер выступивший на лбу пот.

— Ну, теперь все, Саня. Можно и по домам, ужинать, — сказал он своему помощнику.

Закурив папироску, медленно, как ходят уставшие люди, Грунин пошел со двора, провожаемый приветливыми взглядами водителей.

* * *

Дороги... Дороги. Они, как ременные вожжи, переплели заволжскую степь во всех направлениях. И по какой только из них ни ездил Иван Грунин! Много тысяч километров наездил он за шестнадцать лет. Но самыми радостными из них были километры, которые прошел он по дорогам великой стройки.

Кто видел степные дороги в ненастные осенние дни, когда лют бесконечные дожди, раскисает земля и в густом вязком черноземе по ступицу тонут колеса; кто ездил по ним в бурые ночи с ледяными ветрами, когда земля и небо сливаются в одно белесое кипящее марево; кто попадал на дороги в весеннюю ростепель, когда машины по радиаторы заливает водой, — кто видел и испытал все это, тот хорошо понимает всю тяжесть и ответственность труда водителя машины.

На строительство Куйбышевского гидроузла Иван Грунин пришел вместе с первыми отрядами рабочих, когда изыскатели только еще намечали места для будущих подсобных сооружений, вбивали первые колышки на строительных площадках. Начальник вновь организуемой автотранспортной конторы т. Попов, хорошо знавший

Грунина по совместной работе в лесозаготовительной конторе треста «Ставропольнефть», говорил ему:

— Переходи к нам, Иван Иванович.

— Думаю, товарищ Попов, — ответил Грунин. — Дело великое.

— А великое дело добрыми руками должно делаться, — сказал Попов. — А руки у тебя добрые, мы знаем, поэтому и зовем тебя к себе.

Придя домой, Грунин посоветовался с семьей.

— Думаю перейти работать на гидроузел, — говорил он жене и сыну. — Душа зовет. Такое великое историческое событие по воле партии и товарища Сталина совершается на Волге, у нас в Ставрополе, и я, как коммунист и патриот, не могу оставаться в стороне от этого дела.

— Папа! А ведь это замечательно, — воскликнул сын Владимир. — Ты будешь участником великой стройки коммунизма. На нее приглашают самых лучших, самых достойных людей. Ты, папа, гордостью всей нашей семьи будешь.

— Не знаю как там будет, сынок, — ответил Грунин, — но только скажу, что место мое там. Сердце так подсказывает.

— Если сердце подсказывает, — иди. Не перечь ему, — сказала жена Анна Васильевна. — Правильно говорит Володя — большая честь для нашей семьи будет. Видишь, как народ-то строительство приветствует.

Так Иван Грунин решил свою судьбу — стал строителем Куйбышевской ГЭС.

В парк транспортной конторы прибывали машины, приходили и кадры водителей. В большинстве это были молодые шоферы, горящие неукротимым желанием работать на великой стройке. Обучить эту молодежь, передать ей свой богатый опыт стало делом чести коммуниста Грунина. Он получил в свое распоряжение самосвал марки ГАЗ-93 № 74-08. К Грунину, как к опытному шоферу, прикрепили ученика Александра Власова.

Начались первые рейсы. Наблюдая за работой шоферов, Грунин замечал, что не все они одинаково относятся к вверенным им машинам. Водители, кончая смену, сдавали машины своим напарникам и принимали от них без осмотра, полагаясь на честность товарищей. Шофе-

ров часто переводили с одной машины на другую. Была обезличка.

— Так дело не пойдет, — тревожился Грунин, — не поймешь, кто хозяин машины, кто за нее в ответе.

— Что ты хочешь сказать? — спросили его партгруппогр и начальник конторы.

— Хочу сказать, что каждую машину нужно закрепить за определенным лицом, чтобы один человек отвечал за ее техническое состояние. Тогда мы продлим срок эксплуатации каждой машины, поднимем дисциплину среди шоферов.

— Ну?..

— Предлагаю водителям взять машины на социалистическую сохранность. Я первый соглашаюсь и обязуюсь пройти сто тысяч километров без капитального ремонта.

— Толковое дело предлагаешь, — одобрил партгруппогр. — Как раз ко времени. Сейчас по всей стране такое движение распространяется, надо, чтобы оно и у нас на гидрострое было подхвачено. Начинай, Иван Иваныч. Поддержим тебя. Будь инициатором.

— А то что получается, — горячо заговорил Грунин. — Не успеет человек за ворота базы выехать, и уже стоит, ремонтирует. Поломка, видишь ли, дефект обнаружился, а кто виноват — и сам не поймет. То ли он, то ли его напарник. Так друг на дружку и сваливают. Смотришь — раз, два так повторилось, а там машину в гараж на капитальный ремонт ставить надо.

Предложение Грунина было одобрено и принято руководителями конторы. Оставалось узнать, как отнесутся к этому сами водители.

— Да как, — убежденно сказал Грунин, — думаю, положительно. Не худое дело. Конечно, найдутся товарищи, которые на первых порах будут опасаться брать на себя сто тысяч километров пробега без ремонта. Сто тысяч километров — не шутка. Но к этому мы должны стремиться и достичь...

Вскоре после дневной смены во дворе конторы собрались шоферы. Водители, кто прямо на песке, кто на крыле машины, сидели полукругом, покуривая папиросы. В сумерках поблескивали их глаза. Когда партгруппогр рассказал им о предложении Грунина, с мест раздались голоса:

— Переборщил Иван Иваныч, нечего сказать.

— Сто тысяч километров по асфальту наездишь, а у нас песок...

— Попробуй, наезди тут... Мы машины рвем.

— При правильном вождении можно наездить.

Разгорелись споры. После непродолжительного колебания предложение Грунина поддержали шоферы Алексей Мороз, Александр Живаев, Иван Черепанов, Василий Куракин, Николай Калашников, Василий Милехин и другие. Некоторые сидели молча.

— У тебя сколько на спидометре-то показано километров? — спросил Грунина чей-то неуверенный голос.

— Восемь тысяч двести, — спокойно ответил Грунин.

— Ну, вот и попробуй, догони их до ста без капитального ремонта. Не рад будешь, что взялся. Откажешься.

— Я не откажусь, товарищи, — сказал Грунин. — Я догоню. Но дело не во мне одном, а во всех нас. Все должны понять, что наша обязанность бороться за каждую минуту пробега и за сохранность машины. Ведь это большое дело для стройки — экономия средств и времени. Для этого, я понимаю, мы и пришли сюда.

— Да что там толковать, — перебил нетерпеливый и горячий Живаев. — Предложение правильное, надо записать в протоколе, что мы берем машины на социалистическую сохранность и будем соревноваться за стотысячный пробег без капитального ремонта.

— И еще: за экономию горючего и за сохранность резины.

— Правильно. Голосуйте. Кто за?

Ответом были десятки поднятых рук.

На другой день Иван Грунин оформил в конторе документацию, принимая машину на социалистическую сохранность, а еще через неделю на кабине самосвала марки ГАЗ-93 № 74—08 появилась жестяная табличка с написанным на ней словом «Стотысячник».

* * *

Размах работ на строительных площадках увеличивался с каждым днем. У Могутовой горы гремели взрывы, гидроэроевцы дробили камень для засыпки каменного банкета, сооружения подсобных предприятий, жилых домов, тянули высоковольтную линию электропереноски.

дач, прокладывали стодесяткилометровую железную дорогу от Сызрани до Жигулевска, прорубали в лесных чащах просеки, обеспечивая подъездные пути к строительству. Там, где еще недавно были пустыри, возникали новые дома, целые поселки. Волга лежала скованная льдом и через нее во всех направлениях змеились дороги.

✓ Иван Грунин видел, как меняется родной пейзаж, растут и закаляются в борьбе с трудностями люди, он ощущал величие начатых работ. Давно ли на волжских берегах стояли старинные русские села: Отважное, Морквиши, Кунеевка. Теперь их уже нет, их перенесли на другие места, а там, где они были, выросли поселок Комсомольский, лесная биржа, сооружается гигантский котлован под будущее здание гидроэлектростанции.

Каждый раз, проезжая мимо бывшего села Отважное, Грунин видел на пустынном берегу столбы буро-серой пыли, которая черной пеленой покрывала сияющую под солнцем снежную равнину, слышал железный скрежет мощных экскаваторов, вынимающих тысячи и сотни тысяч кубометров грунта.

«Вот она, сталинская стройка коммунизма! — думал он. — Это торжество сталинской науки и техники. Коммунизм становится явью наших дней. Народ видит его черты уже сейчас, сегодня. Видит во всем: в высоких качествах людей, в объеме работ, в совершенстве наших машин. Да, только так, по великому сталинскому плану, можно покорять и преобразовывать природу».

...Было так: над Волгой проносились последние зимние выюги. Они налетали внезапно откуда-то с северной стороны и бешено кружились над рекой, застилая все вокруг белой непроницаемой завесой. В одну из таких выюг Иван Грунин возил камень с правого берега на левый. Дорога была тяжелая, дальше радиатора ничего не было видно. Даже днем приходилось вести машину с зажженными фарами. Движение на дорогах приостановилось. Но Грунин, как и следовало ожидать, вышел в свой обычный рейс точно в установленный срок. Выдавая ему путевой лист, диспетчер тревожно сказал:

— Смотри, Иван Иваныч, не просчитайся. И себя и машину погубишь.

— Не просчитаюсь, — уверенно отвечал Грунин, внимательно прочитывая лист, знакомясь с характером ра-

боты и мысленно намечая наиболее короткий путь, по которому следовало везти груз.

Шоферы с сомнением покачали вслед ему головами, но, глядя на Грунина, завели свои машины и Алексей Мороз и Александр Живаев.

Выехав за ворота базы, Грунин почувствовал, что опасения диспетчера имели основание. Все кипело и вило вокруг. Горы, строения, дома — все потонуло словно в тумане. Дорога исчезла, и ее приходилось скорее угадывать чутьем, нежели видеть. Но это не смущало Грунина. Спокойно и ровно он вел машину, иногда замедляя ход, притормаживая, словно готовясь к решительному прыжку. Чуть покачивался, поскрипывал и погромыхивал железный кузов. Вот и знакомый спуск к реке. Грунин узнал его по обнаружившемуся склону дороги. Он стал осторожно сдерживать ход мотором и тормозом, стараясь не допустить заноса кузова машины в сторону и бокового скольжения ее. Этот способ комбинированного торможения Грунин применял всегда, когда ему приходилось ездить в гололедицу или при мокром снеге, и он блестяще оправдывал себя.

Машина благополучно миновала спуск. Впереди — беснующееся снежное море, дальше — снова подъем, горы и, наконец, — каменный карьер горы Могутовой, откуда брали камень, затем обратный рейс к объекту строительства. При хорошей погоде такой рейс не составил бы и сорока минут. Но теперь на него приходится тратить больше часа.

Мелькнула в стороне темная полоса воды — незамерзающая полынь. Поверни баранку руля немного правее, и машина вместе с водителем уйдет под лед. Но Грунин зорко смотрел вперед, отсчитывая в уме количество пройденного пути, и чуть заметными движениями рук управлял машиной.

Несмотря на бушующую метель, вой и свист ветра, в кабине было тепло. Чуть подрагивали и колебались стрелки приборов на переднем щитке. Грунин прислушался — мотор работал точно, как хорошо проверенный часовой механизм. Машина осторожно пробиралась по заснеженной дороге. Но вот из белесой мглы показались смутные очертания чего-то огромного, темного, похожего на внезапно поднявшуюся перед глазами черную тучу — горы. Грунин переключил скорость. Начинался подъем.

Загрузив в карьере машину камнем, Грунин повел ее в обратный рейс. И на этот раз приходилось идти ощупью, но к уверенности шо夫ера прибавлялось чувство ответственности за порученное дело, сознание необходимости срочно доставить груз к месту назначения.

Проезжая сквозь снежную муть, Грунин внимательно следил за исправностью тормозов, рулевого управления, соединений передней оси, углов установки передних колес. Он знал, что они отлично отрегулированы, что машина хорошо «держит дорогу», и, тем не менее, ни на секунду не ослаблял своего внимания. Он вглядывался через стекло в снежные вихри в надежде увидеть впереди себя огонек идущей машины, но сколько ни напрягал зрения, — ничего не видел. Он был один среди выюги.

К вечеру метель усилилась. Вертящиеся столбы снежной пыли гуляли над безлюдными просторами Волги. Ветер сделался колючее и зле, но машина Грунина, не заезжая на базу, сверкая огнями фар, делала рейс за рейсом.

За целый день много раз пришлось Грунину пересечь Волгу и он ни разу не усомнился ни в себе, ни в машине, не подумал о том, что ему нужно заехать домой передохнуть, победить. Задание должно быть выполнено в срок — этим правилом он всегда руководствовался, сидя за рулем машины.

На базе беспокоились. Все машины уже вернулись из рейсов и стояли во дворе. Водители толпились в диспетчерской. Начальник конторы, накинув на плечи пальто, то и дело выходил из помещения, перебегал широкий двор и, заглядывая в дверь диспетчерской, спрашивал:

— Не приехал Грунин?

— Нет, — следовал ответ.

— Что с ним случилось?

— Заглушил мотор и стоит. Видите какая погода.

— Нет, этого не должно быть, — говорил диспетчер. — Иван Иваныч не такой человек, чтобы стоять, вы сами об этом знаете. Работает он. Надо думать, с минуты на минуту подъедет.

И верно. Когда все шоферы уже решили расходиться по домам, на дворе загудел мотор.

— Приехал, — облегченно вздохнул диспетчер.

Все высypали на двор, желая узнать, где был Грунин. А Грунин спокойно поставил машину на место, и

такой же, каким был всегда — скромный и молчаливый, — не торопясь вылез из кабины.

— Что с тобой случилось? Почему так опоздал? — спросил его начальник.

— Ничего не случилось. Задание выполнял, — тихо сказал Грунин и передал диспетчеру путевой лист.

Начальник подошел к нему и крепко пожал руку.

Было и по-другому. Шел апрель. Волга очистилась ото льда и буйно разливалась по прибрежной пойме. Создалось угрожающее положение для грузов, оставшихся на берегу. Из управления строительством поступил приказ — срочно перебросить аварийные грузы в безопасное место. Грузов было много и на вывозку их были брошены лучшие силы. В числе шоферов, работающих на вывозке кирпича, цемента, шифера, древесины, был и Иван Грунин. Его машина находилась в беспрерывном движении, и сам Иван Иванович не сходил с сиденья в кабине по несколько суток, используя короткие минуты передышки для сна. Когда грузы были спасены, оказалось, что Грунин вывез их гораздо больше, чем каждый из остальных шоферов. На поздравления товарищей Грунин скромно ответил:

— Это наша обязанность, наш долг. Я думаю, что и впредь мы так же дружно будем работать.

* * *

Никогда не забудет Иван Иванович Грунин тот день, когда коллектив строителей гидроузла посыпал его в Москву своим представителем на Вторую Всесоюзную Конференцию сторонников мира. Была тихая ясная осень с легкими утренними заморозками и негреющим солнцем. Листья деревьев еще не опали, и их багряно-золотая окраска составляла пестрое одеяние прибрежных лесов. Одетые в тяжелые парчевые шубы, словно отлитые из бронзы, стояли над рекой Жигули. По утрам над Волгой клубились туманы, закрывая берега плотной, непроницаемой завесой, и тогда в их розоватой мгле тревожно перекликались гудки пароходов, встававших на якоря.

В одно такое утро Иван Иванович Грунин выехал с группой делегатов в столицу Родины — Москву. Посланец великой стройки ехал посланцем мира, чтобы с трибуны конференции сказать свое слово в защиту мира. Ему,

бывшему солдату, прошедшему все ужасы и тяжести войны, было хорошо известно, что значит для народа слово «мир». Глядя из окна вагона на проплывающие вдалике убранные поля, рощи и перелески, на осенние деревни с выющиеся сизыми дымками над трубами изб, на снующие по дорогам машины с зерном нового урожая, он чувствовал всю ширь и необъятность Родины. И это чувство рождало в нем желание трудиться на ее благо, на укрепление ее могущества, на счастье всех советских людей.

«Мы хотим жить в мире, мы заботимся о мире, а они хотят войны, грозят нам войной, — думал он об империалистах Америки и Англии. — Нет, не допустят силы мира новой войны. Не допустят, потому что на страже мира стоит Родина — Советский Союз».

В вагоне было многолюдно и шумно. Вместе с делегацией гидростроителей в Москву ехали делегаты Урала, Сибири, Дальнего Востока, Туркмении, Башкирии, Таджикистана, и у всех в разговорах звучало одно: «мир». Народ хотел мира и говорил о мире.

И вот наконец Москва — огромный многомиллионный город с его вечно незамирающим движением, звоном трамваев и гудками автомобилей. Людские волны устремлялись к Охотному ряду, к Дому Союзов, где открывалась Вторая Всесоюзная Конференция сторонников мира. Лучшие люди страны собирались сюда, чтобы выразить свою непреклонную волю к миру.

Огромный зал с колоннами в сверкании электрических люстр, стол президиума и в глубине сцены большой портрет товарища Сталина. Буря оваций возникла в зале при упоминании имени великого вождя. Делегаты стоя приветствовали того, кто настойчиво и последовательно проводит политику мира во всем мире.

— Великому знаменосцу мира товарищу Сталину — ура! — раздавались со всех сторон приветственные возгласы.

— Творцу человеческого счастья, гениальному кормчему коммунизма — слава!

Невысокий широкоплечий человек с розовым лицом и седыми волосами — председатель Советского комитета защиты мира, писатель Николай Тихонов — говорил с трибуны:

— Народы стоят за мир, за жизнь, за свободу! Они

надеются, что они победят в этой битве за мир. Они должны победить! С нами надежда всех народов, всех борцов за мир, великий гений мира — Stalin!

Зал рукоплескал. Голос оратора нарастал, в нем появились металлические нотки.

— Каждый советский человек, — говорил он, — видит свою священную задачу в том, чтобы постоянным повышением производительности труда способствовать дальнейшему росту моши Родины — оплота мира во всем мире.

Эти слова глубоко запали в сердце Ивана Грунина. Он сам сознавал, что настоящим советским патриотом, безгранично любящим свою Родину, может быть только тот, кто ежедневно, ежечасно, ежеминутно стремится работать так, чтобы сделать ее еще более богатой, еще более счастливой. Он сознавал это, но не умел высказать своими словами. Мысли его перенеслись на Волгу, где развертывалось гигантское строительство. Там, на Волге, эти слова должны быть проникнуты особым значением. Ведь сталинская стройка — это стройка мира. Где, как не там, проявлять людям свою волю к миру!

Грунин взглянул на сцену. Оттуда, из глубины, на него, на притихший огромный зал с портрета смотрел великий Stalin. Необычайное волнение наполнило душу Грунина. Какое великое счастье жить в сталинскую эпоху! Какое счастье быть исполнителем воли вождя, участником великой стройки! Нет, он обязательно расскажет своим товарищам обо всем, что видел, что перечувствовал здесь. Он будет звать их на новые трудовые подвиги.

В перерывы заседаний Грунин выходил в фойе. Здесь для делегатов была устроена выставка документов и материалов, освещавших мирный созидательный труд советского народа. Здесь были выставлены экспонаты, рассказывающие о великих стройках коммунизма на Волге, Дону, Украине, в Туркмении и Крыму. На многочисленных стендах — портреты знатных людей страны: сталеваров, доменщиков, штукатуров, каменщиков, врачей, людей науки, искусства, транспорта и сельского хозяйства. Их было много, и среди них Грунин увидел портреты людей и своей профессии — прославленных водителей.

Смуглый таджик с черной родинкой на верхней губе с жаром говорил собравшимся у стендов делегатам:

— Они всё грозят нам атомной бомбой. Но мы не боимся угроз. Лагерь мира сильнее войны. В то время как они вынашивают свои людоедские планы истребления целых народов, превращения в пустыни целых стран в интересах кучки банкиров Уолл-стрита, мы осуществляем великие планы строительства коммунизма, преобразования природы. Мы строим гигантские гидроэлектростанции, прокладываем каналы, чтобы напоить водой засушливые земли. Мы превращаем пустыни в цветущие сады. И все это по воле нашей партии, товарища Сталина. Разве можно победить силы мира? Нельзя. Силы мира — это мы с вами, простые люди, кто хочет жить и трудиться.

Грунин слушал его, а сам не отрывал глаз от карты, на которой извивалась голубая лента Волги с нарисованными на ней светлыми зданиями и плотинами Куйбышевской и Сталинградской ГЭС. На мгновенье он закрыл глаза и явственно ощущил величавый простор родной реки, услышал скрежет экскаваторов, вгрызающихся стальными зубьями в землю, взрывы, дробящие Жигулевские скалы, и гудки автомобилей на степных дорогах. В лицо ему пахнуло свежим волжским ветром. Да, все это так. Не на словах, а на деле советские люди борются за мир, и он один из солдат армии мира.

* * *

Вернувшись на Волгу, Грунин по совету партгруппы сделал на собрании шоферов информацию о работе Второй Всесоюзной Конференции сторонников мира, рассказал о борьбе советского народа против поджигателей новой войны и в заключение призвал водителей встать на вахту мира, крепить стахановским трудом дело мира.

— Наша стройка — свидетельство дела мира, — говорил он. — Наш долг и обязанность бороться за этот мир.

— Счастливый ты человек, Иван Иваныч, — сказал ему после собрания Александр Живаев. — В Москве побывал, людей послушал. Оттуда, из Москвы-то, дальше всё видать.

— Что верно, то верно, — согласился Грунин. — Но самое главное счастье, Саша, в том, чтобы честно служить своему народу. Если ты хорошо относишься к своему делу, то и душа у тебя спокойна и друзья-товарищи тебе делаются роднее! Ты это хорошо запомни! В этом залог нашей дружбы.

И снова потекли дни, полные трудового напряжения. На спидометре машины Грунина значилось уже свыше тридцати тысяч пройденных километров. Его призыв «Продлим жизнь машины» был широко подхвачен всеми водителями стройки. В соревнование за стотысячекилометровый пробег автомашин включились шоферы Комсомольского и Жигулевского строительных районов. Десятки новых автомашин с табличкой «Стотысячник» замелькали на всех дорогах, десятки новых машин были занесены в Книгу почета, и среди них первым стояло имя Ивана Грунина. Ему первому на строительстве было присвоено звание лучшего шофера стройки. В день выборов в местные Советы трудящиеся города Ставрополя оказали своему знатному земляку высокое доверие, избрав его депутатом Ставропольского городского Совета.

В жизни каждого человека бывают особо светлые минуты, когда от нахлынувшей радости горячо и взволнованно бьется сердце, и все окружающее приобретает непередаваемо праздничный, торжественный вид. И небо кажется чище, и солнце сияет ярче, и лица друзей и знакомых делаются теплее и приветливее. Такие минуты испытал Иван Грунин в день, когда ему вручили депутатский билет. Принимая билет, он сказал:

— Я оправдаю доверие своих избирателей, буду верным слугой народа. У нашего города прекрасное будущее. Он будет стоять на берегу «Куйбышевского моря», вблизи величайшего памятника сталинской эпохи — Куйбышевской ГЭС. Наш долг сделать его благоустроенным социалистическим городом. К этому мы должны приложить все свои усилия.

Депутатские обязанности отнимали у Грунина немало времени, но рейсы на строительные площадки продолжались с неизменной точностью, и всегда Грунин приезжал в гараж с большим перевыполнением сменной нормы. Рейсы были всякие — и на короткие и на длинные расстояния, и в дожди и в стужу, и ночью и днем, но в любое время, при любой погоде мотор грунинской машины работал ровно и безотказно. И наружно машина выглядела так, как будто только вчера ее вывели из цеха авторазвода.

— Как ты ездишь, Иван Иваныч? — удивлялись водители. — Больше пятидесяти тысяч километров прошел,

и даже среднего технического ремонта не сделал, не то что капитального, и покрышеч не менял...

Разговор происходил во дворе автобазы. Вокруг Грунина и его самосвала столпились молодые шоферы, с любопытством осматривая его чистую, без единой царинки, машину. Грунин неторопливо достал из кармана папиросу, помял ее в пальцах, неспеша закурил.

— Как езжу? — добродушно сказал он, затянувшись сидяком. — Езжу как положено. Присматривайтесь. Секрета здесь большого нет. Не горячусь, когда не нужно. Не рву машину на подъемах или в глубоких колеях — веду ее ровно. Не перегреваю мотор. На спусках выключаю его и веду машину на холостом ходу, а подъем стараюсь взять с разгона. Все уменье тут в правильном управлении скоростями. Не во-время переключил скорость, машина получает лишнюю нагрузку, а этого нужно избегать.

— Дядя Ваня, но ведь мы все так ездим, — послышался чей-то голос.

— Значит, не все, — усмехнулся Грунин. — Если бы все, то не спрашивали бы. Вы приглядывайтесь к себе и тогда увидите. Во время хода следите за дорогой, где и как лучше проехать, а ухом слушайте, как работает мотор. Мотор — сердце машины, и он должен быть всегда в порядке.

Грунин подошел к машине, открыл крышку капота и показал мотор. Он был в безукоризненном состоянии, на нем не было ни пылинки. Грунин провел по отдельным частям пальцем, палец был чист.

— Уход, товарищи, прежде всего, — сказал он, закрывая крышку. — Все складывается из мелочей. Там недоглядел, здесь недосмотрел — и началась «болезнь». Все должно быть учтено. Во-время залить масло, прочистить фильтр, залить воду в радиатор — все это много значит, в этом весь успех работы шофера.

— Как ни ухаживай, дядя Ваня, а без ремонта все же не обойтись, машина все равно технического осмотра требует. Каждая часть износ имеет, — сказал шофер Занин.

— А ты каждый день ее осматривай, вот тогда и ремонта ей долго не потребуется, — ответил Грунин. — Надо так, товарищи, предусмотреть все, чтобы любую неисправность устранить на ходу. Вот смотрите. — Грунин приподнял крышку сиденья в своей кабине и показал на ящик с полным набором инструмента, мелких запасных частей, мотками проволоки и резиновыми камерами.

— В запасе не лише иметь каждую мелочь, — сказал он. — В любую минуту она может выручить из трудного положения, а трудности, конечно, бывают у нас.

— Смотрю и удивляюсь, — вступил в разговор шофер Подсевалов, пробуя ногой тугие баллоны. — По-крышки у тебя почти совсем неношенные, будто бы ты не по дорогам и не по камням езишь, а по воздуху летаешь.

— Это оттого, Коля, — ответил Грунин, — что я им равномерную нагрузку даю. К примеру так: когда замечаю, что на передних скатах покрышки начинают снашиваться, я их снимаю и переставляю на задние, где нагрузка поменьше, а задние ставлю на место передних. И еще так: внутренние покрышки переставляю на место крайних, а крайние на место внутренних. Получается равномерное трение и резина не так быстро снашивается.

Подумав немного и поглядев на товарищей, он добавил:

— Наши инженеры подсчитали, что при пробеге машины в тридцать тысяч километров каждый участок покрышки изгибаются и выпрямляются около одиннадцати миллионов раз. Это говорит за то, как важно следить за давлением в шинах. Когда машина идет, то давление в них, как правило, повышается на одну атмосферу, и вот некоторые шоферы доказывают, что в камерах надо держать пониженное давление, что оно будет повышаться по мере хода машины. Неверно рассуждают товарищи. Если в шинах давление пониженное, то покрышка на ходу будет изгибаться больше положенного, и получается так, что между слоями покрышки будет проходить усиленное трение, механические качества покрышки делаются от этого хуже, протектор крошится, каркасы раслаиваются. Я стараюсь не допускать этого. Стараюсь избегать резких поворотов, предупреждать пробуксовку, что важно для сохранения покрышек. И еще одно: резина не любит солнца. Оно разрушает ее. Надо при остановках выбирать тень, а не ставить машину, куда попало.

Разговор затянулся до поздних сумерек. Шоферы делались опытом работы по технике вождения машин, высказывали соображения, как лучше обеспечить сохран-

ность их, и Иван Иванович, как старший, одобрял или отклонял их соображения, выдвигая вместо них свои, проверенные долголетней практикой. Расходились, когда было совсем темно. Шедший впереди Алексей Мороз задумчиво говорил Живаеву:

— Знания у него преотличные, опыт громадный, и нам с тобой, Саша, хотя мы и старые шоферы, поучиться у него надо кое-чему.

— Учиться надо, — согласился Живаев. — Учиться надо всегда, Иван Иванович наш лидер...

— Лидер соревнования, — добавил Мороз. — Молодежи он принесет большую пользу. Возьми его ученика — Власова Александра. Самостоятельно ездит на «Зисе». И неплохо ездит.

— Что говорить, — вздохнул Живаев. — Этот пойдет. Грунинской выучки шофер.

— Такие шоферы будут, — уверенно заявил Мороз. — Нам есть с кого брать пример, чтобы готовить их, — с Ивана Ивановича Грунина.

* * *

Дней через пять после этого разговора партгруппорг пригласил Грунина в кабинет начальника конторы.

— Садись, Иван Иваныч, — сказал Глуховцев, — поговорить хочу с тобой об одном деле.

Со двора доносились приглушенные голоса водителей, возвившихся у своих машин.

— Слышал я о твоей беседе с водителями, — начал Глуховцев, — о технике вождения, и вот пришла мне мысль предложить тебе выступить с лекцией перед шоферами строительного района. Рассказал бы ты в ней о своем опыте эксплуатации машины. Как ты на это смотришь?

— Какой же из меня лектор? — произнес Грунин. — Я не инженер, знаний у меня нет, чтобы с лекцией выступать. Не смогу я.

— Сумеешь, — перебил Глуховцев. — Должен суметь. Ты коммунист, передовой шофер строительства. Помочь, систематизировать материал, произвести расчеты тебе помогут наши товарищи — инженеры, механики. Они подскажут тебе, с чего начать, на чем остановить внимание, а ты запишешь. Твой опыт вождения надо сделать достоянием всех шоферов стройки.

Грунин задумался, но, взглянув в глаза партгруппорга, сказал:

— Постараюсь, товарищ Глуховцев...

Когда Грунин оставался один, он продумывал все, о чем хотел рассказать шоферам. Мысль его работала четко и ясно. Его часто можно было видеть беседующим с механиком базы Колзуаевым, главным инженером конторы Смолянским, инженером Куприяновой. Он советовался с ними, а дома все это записывал в тетрадь.

— Чего ты все пишешь? — спрашивала жена, заглядывая к нему в тетрадь через плечо.

— К собранию готовлюсь, — уклончиво отвечал Грунин. — Хочу рассказать на нем о своей работе.

Материала для лекции накоплялось много, но с чего следовало начинать ее, Грунин не знал и приходил к убеждению, что начинать ее следовало с рассказа о подготовке машины к выходу.

Грунин последовательно и возможно подробнее восстанавливал в памяти свои вечерние осмотры машины, вошедшие у него в строгую систему. Вечерними осмотрами он устранил мелкие неполадки в машине, выигрывая время для полезной работы днем. Обо всем этом следовало рассказать в лекции.

Мысль за мыслью, слово за словом постепенно заносил он на бумагу. Это было обстоятельное описание работы, дающее исчерпывающие ответы на все вопросы водителей. Разве не стоило рассказать шоферам о том, как при погрузке машины он уплотняет время этих операций для дополнительных рейсов? Стоило.

Прочитывая написанное, Грунин вздыхал. Кажется, все было предусмотрено, но что-то беспокоило его, все казалось, что чего-то он недосказал, что-то забыл.

Он взглядал на стенные часы. Стрелка переходила за двенадцать, домашние все давно уже спали.

Самым трудным оказался раздел техники вождения. В нем пришлось говорить о таких подробностях, которые для человека, не знакомого с работой автомобильного транспорта, казались бы не заслуживающими внимания, но которые имели для водителей исключительно важное значение. Они сталкивались с ними каждодневно и хотели получить от Грунина указания, как соблюдать режим машины в тех или иных условиях. Например, как ездить по дорогам в гололедицу, при снежных заносах, как вести

машину по заболоченной местности, преодолевать канавы, рвы, переправляться через ручьи и неглубокие речки. Все это Грунин должен был рассказать, подтвердить личным опытом. С терпением человека, сознающего значение своего труда, он делал одну запись за другой.

«На песчаных, разъезженных дорогах, — записывал он, — машину нужно вести так: небольшие участки с разбитыми колеями проходить на той же скорости, которую держал раньше. Для больших участков нужно подбирать соответственную низкую скорость. На ней и следует проходить весь участок. Переключение скорости на таком участке допускать нельзя, так как это вызывает остановку машины. Если машина все же застывает в песках, то трогать ее с места нужно плавно, чтобы не допустить смещения песка под ведущими колесами.

Если на пути встречаются канавы или рвы, то проходить их надо малым ходом, притормаживая машину, а когда передние колеса выходят из углубления, ровно подавать газ. На заболоченных местах, например, в лугах, где нет дороги, надо предварительно осмотреть путь, по возможности выбрать место без низин и стараться вести машину по прямой без остановок, чем предупреждается застревание и буксовование.

На зимних накатанных дорогах при встречах с другими машинами приходится держаться ближе к обочинам, на которых снег по обыкновению рыхлый. Нужно опасаться съезжания в кювет или опрокидывания. Машину в таких случаях надо вести осторожно, а лучше всего остановить ее и пропустить встречную, что особенно важно знать молодым шоферам».

Записи прибавлялись с каждым днем, и Грунину казалось, что им не будет конца. Возникали все новые и новые вопросы.

— Ну, как, Иван Иваныч, дела? — спрашивал его Глуховцев, встречаясь с ним в конторе. — Движется работенка?

— Готовлюсь, — серьезно отвечал Грунин.

— Значит, скоро будем слушать тебя. Ну, ну, хорошо, ждем. Не забудь упомянуть там об экономии горючего. Это очень важный фактор в работе.

И вот наконец наступил день, когда лекция была го-

това. О времени и месте чтения ее были оповещены все водители, и не только Ставропольского, но и других строительных районов. Чтение лекции проводилось в конторе автобазы. Народу собралось много. Говорил знатный водитель строительства, лучший человек стройки. Всем хотелось услышать, что он скажет.

Грунин стоял за столом и щурился от яркого света электрической лампочки.

— Товарищи! — заговорил он. — Я остановлю ваше внимание на том, как правильно и эффективно использовать ту технику, которую вручила нам великая Родина; здесь, на великой стройке коммунизма. Мы получили в свои руки прекрасные машины, которые могут работать, и работают безотказно на любых дорогах, в любых условиях. Наши стахановцы ломают на них старые производственные нормы и открывают новые, неиспользованные возможности к повышению производительности труда.

И Грунин стал излагать содержание лекции. Говорил он спокойно и ровно, словно находился не перед аудиторией, а в кругу своей семьи. Да по сути дела так оно и было. Всех, кто его слушал, он хорошо знал. Вот перед ним сидят Мороз, Живаев, Куракин, Калашников — те, кто начинал вместе с ним соревнование за стотысячекилометровый пробег автомашин. А вон в уголке на скамеечке промстился его бывший ученик Александр Власов. Он записывает что-то в блокнот и изредка внимательно и пристально взглядывает на своего учителя.

В зале не шелохнутся. Внимание всех приковано к этому невысокому, худощавому человеку с серо-зелеными глазами, рассказывающему о таких знакомых и близких делах. Грунин говорил о том, как он подготавливает свою машину к выходу в рейс, на каких скоростях нужно вести ее, как лучше использовать грузоподъемность, как беречь резину.

— Надо постоянно помнить указания товарища Сталина, — говорил Грунин в заключение: «Чтобы привести технику в движение и использовать ее до дна, нужны люди, овладевшие техникой, нужны кадры, способные освоить и использовать эту технику по всем правилам искусства... Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса».

Когда он кончил и сложил тетрадь, в кабинете некоторое время царило молчание, потом чей-то густой голос из задних рядов внушительно и четко произнес:

— Хороший доклад сделал Иван Иванович.

— Товарищ Грунин! — раздались из зала голоса. — Расскажи, как все же лучше добиваться экономии горючего? Дороги у нас известно какие — пережог получается большой.

— Способов экономии горючего очень много, — отвечая на вопрос, сказал Грунин. — Экономию можно получить за счет хорошей отрегулировки карбюратора и других механизмов. Я, например, добиваюсь экономии еще и тем, что выбираю хорошую дорогу, использую в пути накат машины. Добиваюсь экономии и другим способом: выключаю на стоянках мотор, правильно загружаю машину. У одного нашего шо夫ера в системе питания стала замечаться утечка бензина. Ему указали на это, но он только махнул рукой. Что вы, говорит, какая здесь беда? Ну потерял каплю, какой же от этого убыток? Однако когда ему посоветовали поставить под машину пустую железную банку, он увидел, что за ночь в нее натекло около полутора килограммов бензина. Вот вам третий пример, за счет чего можно экономить горючее.

— Бывает экономия и за счет хорошей смазки узлов, — продолжал развивать свою мысль Грунин. — Если хорошо смазывать шкворни передней оси, рессорные пальцы, валик муфты сцепления, выжимной подшипник, то это, безусловно, будет содействовать получению экономии горючего. Я, например, это делаю и результаты получаю неплохие.

— Иван Иваныч, в зимнее время чаще всего происходят неполадки в работе моторной группы. Скажи, как избежать и предупредить их? — спросил шофер Малов.

— Да, — согласился Грунин, — это правильно ты подметил. Зимой водителю приходится работать в более сложных условиях. На морозе в передних и задних ступицах, в редукторе и коробке передач смазка густеет. Когда заводишь мотор, то масло вначале плохо поступает в подшипники. Чтобы этого не получалось, надо хорошо прогреть мотор. Машину трогать с места и вести следует на первой скорости до тех пор, пока смазка и масло не дойдут до нормальной температуры. Если этого

порядка не соблюсти и перейти сразу на повышенные скорости, можно вызвать быстрый износ заднего моста, шестерен коробки скоростей, подшипников, а иногда и задиры шеек коленчатого вала, что, конечно, весьма нежелательно. Зимой часто нарушается правильная подача горючего. Чтобы предупредить это, надо заранее выверять систему подачи топлива: промывать топливные баки, фильтры, отстойники, отрегулировать бензонасос, карбюратор.

— Какие будут предложения и пожелания, товарищи? — обратился к водителям партгруппорг.

— Просить начальника кабинета почаще устраивать такие лекции, — послышался чей-то голос. — Для нас такие лекции все равно, что школа.

— Ну, Иван Иваныч, — сказал партгруппорг Грунину, когда разошлись шоферы и они остались одни, — с задачей своей ты справился хорошо. Большое дело сделал для коллектива. Теперь надо стремиться внедрить твой метод в практику работы каждого шофера, а лекцию размножить. Но это уже моя забота.

Грунин сидел против него смущенный, счастливый...

* * *

В новом тесовом домике под железной крышей по Красноармейской улице, № 22 собралась вся семья. Трудовой день окончен. Иван Иванович, приняв душ, сменил рабочую одежду на домашнюю и сел на диван рядом с сыном Владимиром — преподавателем чистописания в Ставропольском педучилище. Жена Анна Васильевна накрывает на стол.

— Ты что-то сегодня задержался, Ваня, — говорит она, подавая на стол дымящиеся тарелки.

— Партийное собрание у нас было, — отвечает Иван Иванович, откладывая газету. Все садятся за стол. Пришел бывший ученик Грунина — Александр Власов, ныне уже самостоятельный водитель самосвала марки ЗИС № 585. Он в новом костюме.

— Садись, Саня, с нами ужинать, — приглашает его Грунин, указывая на стул.

— Спасибо, дядя Ваня, я просто так зашел. Хотел было в кино сходить, да картина там старая — видел я ее несколько раз.

Власов присаживается на свободный стул и несколько мгновений молча смотрит на своего учителя.

— Случилось, что ли, что? — спрашивает его Грунин.

— Да нет, ничего не случилось, — мнется Власов. — Я просто так.

Несколько минут длится молчание. Стучат ножи, вилки.

— Дядя Ваня! Я сегодня полторы выполнил, — неожиданно выпалил Власов, преодолевая смущение.

— Да ну?! — удивился Грунин.

— Правду говорю, песок мы сегодня возили. Я более десяти рейсов сделал.

— Молодец! — одобрительно отозвался Грунин. — Эдак ты скоро и меня обгонишь...

— Ну, что ты! — смущаясь еще больше, перебивает Власов. — До тебя мне еще тянуться да тянуться надо. Навыков еще у меня не хватает.

— Навыки будут, — убежденно говорит Грунин. — Навыки — дело наживное. Я тоже сначала так работал — сомневался в себе, а потом уверился в том, что если я свое дело знаю, то могу сделать, что захочу. Кто имеет желание, достигнет своего.

Разговор постепенно оживился. Заговорили о производственных делах автобазы: кто и как работает, кто какое место занимает в социалистическом соревновании, какие грузы предстоит возить завтра, как идет забивка шпунта у каменного банкета. В разговор вступают сын и жена Грунина. Они тоже интересуются будничными делами строительства.

— Дядя Ваня, — вдруг обратился к Грунину Власов. — А я к тебе по делу пришел. Посоветоваться.

— Ну? — выжидательно спросил Грунин.

— Я тоже хочу в стотысячники записаться. Но не знаю как. Помоги мне...

Грунин несколько секунд внимательно смотрит на своего ученика, и добрая улыбка начинает играть на его губах. Он встал со стула, подошел к покрасневшему и опустившему от смущения голову Власову и положил ему на плечо руку.

— Хорошее дело задумал, Саня, — тепло и задушевно говорит он. — Хорошо. Что же, помогу. Переговорю с секретарем партийной организации. Верю, что оправдаешь это звание, не уронишь своей чести. Хотя ты и мо-

лод еще и практики у тебя мало, но дело у тебя пойдет. Раз желание есть — пойдет.

После ужина вся семья вышла посидеть на крылечке, подышать чистым воздухом. Дневная пыль улеглась. Тихо. Только время от времени по соседним улицам про-тромыхает грузовик. Огни фар машины летят навстречу, как слепящие желтые птицы. В темном бархатном небе дрожат и переливаются крупные звезды. Такие же звезды горят и там, где неровной громадой темнеют Жигули. Глядя на них, Грунин вспоминает свое нерадостное детство...

Родился он в Ставрополе, в небольшом приволжском городке, и первыми впечатлениями его были — голубой манящий простор реки и высокие, подернутые синей дрожащей дымкой Жигулевские горы. Городок стоял на песчаных буграх, окруженных со всех сторон сосновым бором, и самым примечательным в нем была, пожалуй, высеченная церковная колокольня с тончайшим, похожим на большую иглу железным шпилем, уходящим в небо.

Все это сохранил в своей памяти Иван Грунин, как сохранил он и первые детские игры в «казаки-разбойники», и огни рыбачьих костров на берегу, и поездки с отцом на Молодецкий курган, на сумрачную Девичью гору, на гору Лепешку, в устье Усы.

Городок жил тихой, сонной жизнью. Однообразие ее нарушали лишь воскресные базары, полные людской суетолоки, запахов яблок и дегтя. В воскресные дни отец с утра надевал новую шумящую рубаху, мазал голову сына деревянным маслом, расчесывал волосы костяным гребешком и торжественно вел его за руку по забитой песками улице.

— Пойдем, Ваня, на базар, поглядим, чем народ торгует.

Потолкавшись среди пыльных овощных и ягодных рядов, он покупал за копейку пряничного петуха и, подавая сыну, добродушно говорил:

— Нынче, Ваня, праздник, воскресенье. Народ по домам чаи распивает. Пойдем-ка и мы с тобой чайку дома попьем, а потом и в козонки с ребятами играть будешь.

Веснами, в разлив, Волга подходила к самому городку. Ваня с товарищами целыми днями пропадал на берегу, около пароходных пристаней, что всегда устанавливались против базара. На берегу бывало много на-

роду. Огромные, белые двухэтажные пароходы, словно сказочные лебеди, выплывали из-за желтой песчаной косы и, оглашая окрестности ревом гудков, медленно подходили к пристаням. Шипение пара, запах смоляных канатов, шум и говор пассажиров, толпившихся у спущенных сходней, все это возбуждающее действовало на мальчика. Все было ярким и необыкновенным. И солнечные блики на красных пластинах колес, и сияние ярко начищенной меди на палубе, и зеркальные окна кают первого класса, и зычный голос капитана, раздававшийся с мостика.

— Из тебя, видно, сынок, матрос выйдет, все ты около пароходов торчишь, — шутливо говорил за ужином отец. — А я тебя на мельницу к Шагарову хотел определить. У матросов жизнь вольная, они на воде живут — сегодня здесь, завтра там. Кто их знает, как они себя там ведут, а тут, по крайности, ты все при доме будешь. Получку домой будешь приносить...

Вот и теперь Грунин задумчиво глядит на Жигули и вспоминает:

— Отец говорил мне в детстве, что зарыты в этих горах несметные клады, что придет время, и люди откроют их, и весь народ будет счастливым. И потом я от многих людей эту легенду слышал.

Как раньше народ жил? — Никудышино. С голоду умирали. Земля хотя и родила, но суховей все пожигал. Вспомню я, как после голодного 1921 года я хлеб себе добывал, и слезы закипают... Осилил я посеять свои два осминника, уродился хлеб, а убирать его не могу — распух от голода. Вышел в поле с серпом и кувшином холодной воды. Жну, а сам падаю, в глазах темно. Ну, думаю, — смерть. Глотну воды — вроде очнусь и опять убираю. Ползком убирал. Вот как жили. А теперь нет этого. Когда гидростанцию построим, вода пойдет в степь, оросит ее. Суховей будет не страшен.

Он на минутку замолчал, поглядел на родные Жигулевские горы, потом задушевно продолжал:

— Кем бы я был до революций? — Извечным батраком, рассевальщиком на мельнице у купца Шагарова, куда хотел определить меня отец. Ходил бы в отрепье, замазанный чужой мукой, и смотрел бы, как купец на чужом поту и крови барыши себе наживает. А теперь я сам строю гидростанцию — для себя, для всего народа.

Время близится к полночи, но уходить не хочется. Так хорошо сидеть в ночной тишине и слушать рассказы этого пожилого, много видавшего на своем веку человека. Но уходить надо. Завтра снова трудовой день на великой стройке. Первым поднялся с крыльца Грунин.

— Дядя Ваня, ты не забудь, — вставая следом за ним, сказал Власов.

— Чего «не забудь»? — всматриваясь в лицо своего бывшего ученика, недоуменно спросил Грунин.

— Да про то, чтобы меня в стотысячники записали.

— Ах, ты вон про что! — оживился Грунин, вспоминая свой разговор с ним. — Нет, не забуду. О таких делах забывать нельзя. Обязательно переговорю. — И он крепко пожал Власову руку. — Хорошее дело задумал ты, Саня. Хорошее.

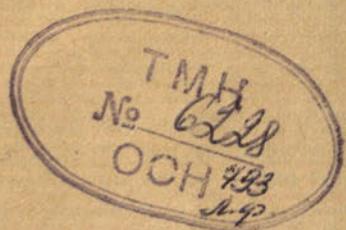
* * *

С реки веет прохладой. Ленивая волна от прошедшего парохода медленно накатывается на песчаный берег, с шумом обрушивается на него, оставляя после себя на песке фиолетовые пятна.

Задумчиво смотрят Жигули в зеркальную гладь реки, словно любуясь в ней своим отражением.

А на берегу кипит работа: грохочут подъемные краны, разгружая прибывшие баржи, свистят и дымят буссиры. В тучах пыли одна за другой подъезжают автомашины, чтобы принять в свои объемные чрева новые тонны груза для великой стройки. И среди этих машин — машина знатного водителя строительства Ивана Ивановича Грунина. Вот он мчится по раскаленной дороге на встречу вновь строящимся корпусам светлых зданий будущего социалистического города. Суховей горячими, душными волнами ударяет ему в лицо, но не слезятся глаза старого водителя, не дрожат его руки. Уверенно и твердо ведет он машину. Он прошел на ней уже свыше восьмидесяти тысяч километров, ни разу не поставив ее на капитальный или среднетехнический ремонт. Он придет на ней к победе, он — рядовой солдат могучей армии мира, борющийся за мир на великой стройке мира.

Август—сентябрь 1951 г.
«Куйбышевгидрострой».



Редактор П. Куликов

Технический редактор Д. Вышковский

Корректор А. Ярошевская

Сдано в набор 6/XI 1951 г. Подписано к печати 10/XI 1951 г.
БО24201. Тираж 5000. Формат 84×108_{1/2}=0,5 бумажных—1,64 печ. л.
Изд. л. 1,5. Цена 75 коп.

9-я типография им. Мяги Ростовграфиздата при Совете Министров
РСФСР, г. Куйбышев, ул. Венцена, 60. Заказ № 2134.