

Два третьих поезда и один первый.

Геннадий Фиш

*(Избранные произведения в двух томах, том 1, Москва 1976.
Копия 14 января 2005 г. — не проверена.)*

Послесловие.

Гражданская война окончилась. Герои боев сменили, как говорят, меч на орало, защитные гимнастерки — на мирные пиджаки. Комиссар Интернациональной военной школы Густав Ровио стал секретарем областного комитета партии Карельской Автономной Республики. Командира первой роты лыжного батальона, совершившего рейд на Кимас-озеро, Хейконена избрали секретарем Центрального Исполнительного Комитета Карелии. Каждый раз, приходя к нему в старинное здание с колоннадой, полукружьем обнимавшее площадь, я видел в приемной перед кабинетом Хейконена уже немолодого, сидящего за письменным столом, тихого, подтянутого человека. Однажды Хейконен познакомил нас. Протянув руку, невысокий седой человек назвал свою фамилию:

— Ялава.

— Ялава? Вы не родственник того самого Гуго Ялава? — обрадовался я.

— Да он и есть «тот самый» Гуго Ялава, — громко засмеялся Хейконен.

И впрямь это был «тот самый» знаменитый Гуго Ялава, машинист Финляндской железной дороги, который на своем паровозе № 293 в ночь с девятого на десятое августа 1917 года спасал Ленина от ищеек Керенского, рискуя жизнью, перевез его через границу в Финляндию. Вернулся Ленин обратно в революционный Питер в октябре также на паровозе Ялава.

— Да, это у меня Владимир Ильич «кочегарил», — пряча улыбку в усах, сказал он.

От Ялава я узнал, что паровоз № 293 был построен в 1900 году в Соединенных Штатах Америки по заказу Финляндской казенной железной дороги.

— Вообще-то, — рассказывал он мне в одну из следующих встреч, — нам, железнодорожникам Финляндской дороги, повезло. Мы были очень близки к Владимиру Ильичу. Эйно Рахья, который пристроил Ленина на мой паровоз, сам в молодости работал помощником машиниста. Мы с ним знакомы с тысяча девятьсот пятого года — вместе избирались в стачечный комитет. Из-за этой стачки ему и пришлось потом уйти с дороги. А про железнодорожного почтовика — поэта Кесси Ахмала вы знаете? А про Блумквиста?

В то время ни про Кесси Ахмала, ни про Блумквиста я еще ничего не знал.

Известный рабочий поэт Кесси Ахмала служил в почтовом вагоне поезда, курсировавшего между Хельсинки и Петроградом.

После июльских дней семнадцатого года, когда Владимир Ильич был в своем последнем подполье, командующий войсками Петроградского военного округа генерал Половцев приказал командиру отряда, специально созданного для поисков Ленина, расстрелять его на месте. Партия с помощью финских рабочих надежно укрыла Ильича в Хельсинки, а Кесси Ахмала стал курьером в повседневной нелегальной связи Ленина с Центральным Комитетом в Питере. Должность почтовика обеспечила легальное прикрытие нелегальной деятельности поэта. И товарищам, рассчитывавшим на Кесси Ахмала, не пришлось раскаиваться.

Через полгода в Финляндии вспыхнул огонь рабочей революции. Кесси Ахмала был избран в Революционный почтовый совет. Активный участник гражданской войны, в последнем бою, в Выборге, он был схвачен белогвардейцами и расстрелян во дворе почтамта. Его последний возглас: «Да здравствует революция!» — опередил команду «пли!».

Это случилось в восемнадцатом году, но лишь совсем недавно стихи Кесси Ахмала впервые появились в переводе на русский язык в сборнике «Финляндская поэзия».

От Ялава Крупская получила «химическое» письмо, во котором Ленин звал ее в гости в Хельсинки и даже нарисовал план, как пройти к нему, никого не спрашивая. Это был путь от вокзала к квартире паровозного машиниста Блумквиста, в доме железнодорожников номер семнадцать на Тэёлёнкату. Когда Надежда Константиновна нагрела письмо на керосиновой лампе, чтобы «проявить» его, краешек плана обгорел. Из-за этого ей долго пришлось плутать по незнакомым улицам Хельсинки, прежде чем она вышла на Тэёлёнкату. Долгое время мало кому было известно, что в Хельсинки из квартиры Густава Ровио Владимиру Ильичу пришлось перебраться к Артуру Блумквисту. Оно и понятно. Боялись, что рассказ о том, что Блумквист скрывал у себя Ленина, повредит машинисту. Ведь во время гражданской войны в Финляндии в 1918 году он

был в революционном правительстве представителем шведских рабочих-железнодорожников, а после поражения попал в руки белогвардейцев-лахтарей. Сначала Блумквиста приговорили к казни, которую заменили долголетним заключением.

Много лет спустя я побывал на Тэёлёнкату, в доме, где на третьем этаже с окнами в темный, безрадостный двор, в квартире машиниста Блумквиста жил Ленин. В музее Ленина в Тампере я видел и доставленную туда скудную обстановку его комнаты — дешевые аппликации на стене, тюлевая занавеска на окошке и простенький письменный столик на высоких ножках, за которым Ленин писал свой знаменитый труд «Государство и революция», исторические письма в Центральный Комитет — «Большевики должны взять власть» и «Марксизм и восстание».

Эти работы стали программой действия, программой Октябрьского восстания.

А 23 февраля 1945 года самом большом зале Хельсинки, в Мессухалле, во время концерта Краснознаменного ансамбля красноармейской песни и пляски, меня познакомили с приглашенными на этот праздничный вечер высоким статным стариком с большой белой, расчесанной надвое бородой Артуром Блумквистом и женой его Эмилией, уже совсем дряхлой старушкой.

После тюрьмы старого машиниста на железную дорогу обратно не приняли. Ему пришлось стать трамвайным кондуктором. Мы условились о встрече с Блумквистами. Но разве можно еще бушевало пламя войны, Гитлер еще ярился в Берлине, а на Востоке...

В назначенный срок я прийти к Блумквисту не смог — началась война с императорской Японией, и я получил срочное предписание прибыть в редакцию фронтовой газеты. Когда же через десять лет я снова побывал в Финляндии, Блумквиста уже не было в живых.

В часы неторопливой беседы в Петрозаводске немногословный Ялава называл мне имена железнодорожников Финляндской казенной железной дороги, так или иначе связанных с Лениным, и рассказал про них немало интереснейших историй.

От Ялава я и получил адреса двух-трех участников этих рейсов. В Хельсинки успел вернуться лишь первый поезд, второй дошел, кажется только до Выборга. Третий остался в Петрограде. Революция в Финляндии была подавлена. Четвертый же и до Петрограда не добрался. Он пришел в Сибирь в самый разгар контрреволюционного восстания и попал в руки колчаковцев. Белогвардейцам так и не удалось заставить финских железнодорожников служить им. И, оставив себе вагоны и паровоз, Колчак вынужден был отпустить их, как иностранных подданных. Впрочем, об этих четырех поездах Ялава рассказывал мне мельком. Го-

раздо больше ему хотелось, чтобы я написал историю семи маршрутных поездов, созданных по инициативе железнодорожников Питерского узла Финляндской дороги — знаменитых маршрутных продовольственных поездов, которые в годы гражданской войны доставляли хлеб в голодающие Питер и Москву с Поволжья, Урала, Сибири, Северного Кавказа и Украины.

— Трудное это было дело, ответственное и опасное... Не меньше чем на передовой. Советую вам, повстречайтесь с Виролайненом. Он несколько лет, несмотря на свой возраст, был старшим машинистам одного из этих поездов... Только опасайтесь его рукопожатия. Силен, как медведь. — И, немного помолчав, Ялава добавил: — Весной двадцатого года Виролайнен разыскал на паровозном кладбище тот самый паровоз двести девяносто три, на котором у меня подбрасывал дрова в топку Ильич. Вместе с товарищем сверхурочно, как подарок к Первому мая, Вольдемар отремонтировал «старика» и сам стал машинистом на этом паровозе. Парнишке не было и девятнадцати лет. Самый молодой машинист в стране...

— А где сейчас этот паровоз?

— В двадцать четвертом году вместе с другими финскими паровозами его передали обратно в Финляндию...

Вольдемара Матвеевича Виролайнена в Ленинграде тогда не было. Окончив Академию железнодорожного транспорта, он работал на только что построенном Турксибе. Но мне довольно было и одного адреса, чтобы затем, как по цепочке, от одного к другому я познакомился с десятком товарищей, с финнами, имевшими самое прямое отношение к поездам, которые финская революция посылала в Советскую Россию за хлебом. Один из этих людей работал на Мурманской железной дороге; другой служил в армии, в лыжно-егерской бригаде в Петрозаводске, — бригаде, командирами которой по большей части были участники похода Антикайнена; третьего описанного мною в романе «Мы вернемся, Суоми!», я разыскал в студенческом общежитии Коммунистического университета народов Запада в Ленинграде.

Каждый из них был в паровозной или поездной бригадах или в отряде охраны одного из четырех поездов. Их рассказами заполнилось несколько моих тетрадей. И каждая встреча прибавляла все новые и новые факты, случаи, размышления, по-разному раскрывавшие характеры моих собеседников.

Дорожными эпизодами и героическими зачастую историями, которые подбрасывали мне товарищи по мере чтению рукописи «Третьего поезда», я мог заполнить не одну тетрадь... Но я никак не предполагал, что

и эти маршрутные поезда тоже связаны с Лениным, до тех пор пока не встретился с Эйно Рахья.

Братя Эйно Рахья, которого Ленин называл старым и надежным партийным товарищем, известные деятели финской революции, тоже были железнодорожниками: Юкко (Иван) — поездным кондуктором, Якко (Яков) — паровозным машинистом.

Когда речь зашла о поездах, посланных за хлебом, — это было на квартире у Эйно Рахья в Ленинграде, на Камменоостровском проспекте — Эйно сказал мне:

— Мой брат Яков был комиссаром первого поезда. Он многое мог бы вам порассказать об этой поездке. Но... — И Эйно развел руками.

Я уже знал, что Яков Рахья умер в 1926 году в Карелии, в Петрозаводске, где он был народным комиссаром просвещения.

— В этой поездке он вел дневник. Кое-что читал мне потом. Много было смешного. Хоть другим Якко и казался мрачноватым, молчаливым, но на самом деле у него такое было чувство юмора, какое редко встречается. Да, чуть не забыл! — И подойдя к письменному столу, Эйно стал рыться в ящиках... Потом из кипы бумаг извлек одну и положил на стол. — Вот! — Нижнюю бумажку он прикрыл ладонью.

И я прочитал:

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

29 января 1918 г.

№ 370.

У д о с т о в е р е н и е

Сие выдано Главному Уполномоченному Железных дорог Финляндской Республики по Отделу Тяги тов. Я. Рахья в том, что на него возложено Финляндской революционной Рабочей и Крестьянской властью приобретение в пределах Российских республик продовольствию для нужд голодающих рабочих и крестьян Финляндии, а потому предлагается всем главным, районным и местным комитетам, железнодорожным организациям и отдельным лицам, до коих это будет касаться, оказывать полное и реальное содействие тов. Рахья к возможно успешному осуществлению возложенной на него задачи.

Народный Комиссар Путей Сообщения
(подпись)

Секретарь Народного Комиссара Путей Сообщению
(подпись)

Когда я прочитал это удостоверение, Эйно сказал:

— Самое главное все-таки в приписке.

Он снял руку с бумажки, и я прочитал приписку с такой знакомой размашистой подписью:

С своей стороны прошу сказать всяческое и всемерное содействие товарищу Якову Рахья и его отряду.

В. Ульянов (Ленин).

Удостоверение напечатано на машинке, приписка же сделана рукой Владимира Ильича...

Значит, и эти поезда тоже связаны с Лениным.

— Яков мне рассказывал, какой был всенародный праздник, когда первый поезд вернулся в Финляндию, — продолжал Эйно Рахья...

Только спустя тридцать лет после нашей беседы с ним я смог прочитать отчеты хельсинкских газет об этой встрече, и мне стала ясной дата возвращения из Омска первого поезда — 30 марта. Встречать его на станцию Рихимяки выехали члены революционного правительства во главе с председателем К. Маннером. На каждой станции от Рихимяки до Хельсинки толпы народа приветствовали поезд, украшенный красными флагами. Лил крупный, необычный для марта дождь. Но, несмотря на дождь, сотни и сотни людей пришли на вокзал. Когда поезд подходил к перрону, духовой оркестр заиграл «Марсельезу»... И тут же состоялся митинг.

Прибытие первого «хлебного поезда» оценивалось рабочей Финляндией, как историческое событие.

«Во-первых, — писала газета «Тьюмиес» — орган революционного правительства, — оно показало, что кажущиеся невозможными мероприятия могут осуществиться, если имеется действительное желание и решимость. Во-вторых, оно демонстрировало великое значение международной солидарности рабочих... И наконец, оно показало, что то, что было бы непосильным для буржуазного правительства, оказалось посильным для пролетариата и его правительства» (от 31 марта 1918 года).

Впрочем, если бы мне тогда и удалось прочитать этот номер газеты, я все равно не понял бы настоящего смысла первой фразы о том, «что кажущиеся невозможными мероприятия могут осуществиться, если имеется действительное желание и решимость»... А она означала вот что: когда в Управлении железных дорог в Хельсинки узнали о предложении послать поезда за хлебом в Сибирь, с тем чтобы каждый из них вела одна бригада, с одним и тем же паровозом, там посчитали эту идею неосуществимой, невозможной. И не только чиновники, но и многие машинисты, кондуктора. Ведь до сих пор паровоз вел поезд лишь семьдесят, самое

большое сто километров, затем он возвращался обратно в депо, а машинист шел отдыхать. Такой пробег у железнодорожников называется «плечом».

А тут предлагалось несколько тысяч километров паровозу идти не сменяясь, паровозной и поездной бригадам оторваться от дома и семейств своих не на одну смену, не на сутки, не на неделю, не на две, а невесть на сколько.

— Плечо — три тысячи километров, так никогда не бывало, — говорили у Управлении.

Да и путь лежал в неизведанную Сибирь, о которой знали только то, что там непролазная тайга, невыносимые холода, вечная мерзлота — каторжные, ссыльные места. К тому же редко кто из финских железнодорожников понимал по-русски, и никто толком не знал порядков российских железных дорог.

Немало пришлось проявить энергии революционно настроенным железнодорожникам, чтобы преодолеть сопротивление чиновников, кое-кого пришлось и уволить из Управления дорог. Особенно ратовали за быстрейшую посылку таких поездов народные уполномоченные Адольф Тайми, Линдквист и уже знакомые нам машинисты Блумквист и Яков Рахья, ставший комиссаром первого поезда.

Но в то время, когда я писал «Третий поезд», повторяю, я не понял бы той первой фразы в финской газете. О том, как встречена была идея маршрутных поездов в Управлении железных дорог, о том, какое сопротивление надо было преодолеть, какую борьбу выдержать, чтобы получить самые лучшие новенькие паровозы (чтобы поменьше было ремонта в пути) и вагоны, сформировать добровольческие бригады из людей, рискнувших отправиться в неведомую Сибирь, я узнал лишь в сороковом году от Адольфа Тайми.

Вместе с Тойво Антикайненом после победы наших войск над белой Финляндии Адольф Тайми был освобожден из финской тюрьмы. Попал же он в тюрьму в 1927 году за то, что был в подполье секретарем Центрального Комитета запрещенной тогда Коммунистической партии. Во время рабочей революции и гражданской войны Адольфа Петровича избрали членом революционного правительства — сначала народным уполномоченным по внутренним делам, а затем командующим Красной гвардией...

Летом сорокового года я познакомился с Адольфой Тайми в Петрозаводске. От него я узнал, что и идею организации маршрутных поездов подал финским железнодорожникам сам Владимир Ильич...

Когда Тайми с товарищами приехал к Ленину в Смольный хлопотать об оружии для финляндской Красной гвардии, он рассказал Ленину и о том, как голодают трудящиеся Финляндии.

— Знаю, — коротко ответил Ленин.

Это было в те дни, когда Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов, несмотря на то, что в Петрограде выдавали только по полфунта хлеба на человека, принял решение немедленно отпустить из своих запасов десять вагонов зерна для финляндских рабочих.

— Раздумывая о чем-то, Владимир Ильич прошелся по кабинету, — рассказывал Тайми, — затем повернулся к нам и сказал:

«Видите ли, хлеб в глубине России есть... В Сибирь его немало! Но везти нечем. На транспорте у нас, как вам известно, царит разруха. Да, батенька, разруха! С паровозами беда! С дисциплиной тоже! Вы, финны, имеете ведь и свои паровозы, и свои вагоны. А что бы вам самим послать поезда в Сибирь? У вас есть бумага, папиросы, кажется, хорошие, текстиль, сельскохозяйственные машины — пошлите их в обмен крестьянам-сибирякам и везите оттуда хлеб...»

Так и возникли первые в мировой практике поезда, когда один паровоз без смены делал концы по три с половиной тысячи километров в одну сторону.

Об этом же Тайми рассказывал Вольдемару Виролайнену дважды — когда они познакомились в 1919 году в Мелекесе и позже, в Петрозаводске, после того как Адольф Тайми был вызволен из финской тюрьмы и избран Председателем Верховного Совета Карело-Финской Республики.

Встретился же Виролайнен с Тайми в Мелекесе — в этом небольшом городке в Поволжье, в Симбирской губернии, после того как революция в Финляндия была разбита.

Тайми со многими другими членами рабочего правительства вместе с тысячами красногвардейцев удалось перейти границу. Они нашли убежище в Стране Советов. Многие из них вступили в ряды Красной Армии, остальные тоже не щадили своих сил в борьбе за Советскую власть.

К осени восемнадцатого года топлива в Петрограде было меньше чем в обрез. Подвозить хлеб к Питеру не на чем. Петроградцы получали тогда на день по карточкам восьмушку фунта на душу — пятьдесят граммов! И вот тогда-то в паровозном депо Петроград — Финляндский, вспомнив о поездах с хлебом для Финляндии и о совете Ленина, решили организовать первые маршрутные поезда в стране для подвоза хлеба в Петроград — сначала с Поволжья, а затем из Сибири и Украины.

Создано было семь таких маршрутных поездов, и в третьем из них добровольцем за реверсом паровоза встал сначала младший машинист, затем просто машинист, а вскоре старший машинист, сильный, стара-

тельный паренек, влюбленный в машину, называвший ее своей невестой, питерский финн Вольдемар Матвеевич Виролайнен.

Тайми же был главным комиссаром всех этих семи поездов. И штаб-квартира его сначала находилась в Мелекесе, к элеваторам которого стекался хлеб черноземных районов Заволжья.

Тут-то молодой машинист Виролайнен на путях около элеватора впервые увидел старого большевика Адольфа Тайми...

— Полтора года я возил пшеницу в Петроград, в Москву, — рассказывал мне позже Вольдемар Матвеевич историю своей жизни. — Так как из депо я уже был отчислен, а у наркомпрода такой штатной единицы, как паровозный машинист или кочегар, не имелось, то мы — вся паровозная бригада — все это время не получали и копейки зарплаты. Неоткуда было. Но в те годы мы мало думали о зарплате, получали красноармейский паек, и этого было вполне достаточно, чтобы работать не за страх, а за совесть.

— Чудесная это профессия — машинист, — продолжал он. — Помню, как-то летом в двадцатом году веду я поезд по затяжному подъему на горах Урала. Стрелка манометра на красной черточке, регулятор открыт до отказа, реверс на предельном зубе, чтобы паровоз не сбуксовал. Уральские горы. Сосны слева, глубоко внизу течет спокойная речка. Утро. Солнце встает. Небо розовое. Всем своим существом ощущаешь, как паровоз, напрягая силы, ведет состав так, что, как в горных лесах эхом отдается звонкий голос паровозной трубы — симфония! А у меня, молодой машиниста, душа поет... И чувство ответственности! И гордость... А тут горы звенят и солнце встает... Настоящая поэзия!

Виролайнен был машинистом на третьем маршрутном поезде — младшем родном брате того третьего поезда, о котором написала моя повесть.

С тех пор прошло много лет, но для того и пишется послесловие, чтобы рассказать, о том, что произошло после того, как книга была написана. И поэтому мне хочется вспомнить на этих страницах о том, как, спустя два десятилетия, в феврале 1943 года, продолжая дело своих друзей, дело всей своей жизни, в изголодавшийся Питер — Ленинград — Виролайнен привел первый после прорыва блокады поезд с продовольствием. Все это звенья одной цепи, одной и той же борьбы, в которой отцы передают эстафеты сыновьям.

В полутьме короткого зимнего дня, вблизи от Полярного круга, на станции Кемь, переходя железнодорожные пути, я вдруг остановился пораженный. В настежь распахнутую дверь теплушку по широкому настилу неохотно, испуганно озираясь, входили необычные пассажиры. Их

было двадцать шесть, низкорослых, коричневых с подпалинами северных оленей. Далеко из глубины карельских лесов, из легендарного района Калевалы, оленеводы пригнали их в подарок детям блокированного Ленинграда.

Эшелон, к которому прицепляли и две теплушки с оленями — пищей для ленинградских малышей, — провожала гурьба кемских школьников. Несколько дней в подступающих к городу лесах и болотах, разгребая снег, ребята собирали из-под него сухой серовато-зеленый мох-ягель — корм оленям в их долгом пути в Ленинград. В теплушках оленей везли до Тихвина, откуда уже своим ходом двигались по ледовой дороге через Ладожское озеро.

Все тут было удивительно — и эти олени, пришедшие из-за линии фронта, и эта только что, в невиданно короткие сроки, рожденная дорога, по которой должен проследовать поезд с рогатыми пассажирами из лесной карельской глухомани...

«Кировская железная дорога выведена из строя, Карельский фронт отрезал от России. Считанные дни до падения Мурманска», — сообщали сводки немецкого командования. И впрямь Кировская железная дорога была перерезана. Последний поезд через станцию Мурманские ворота прошел 28 августа 1941 года. Но немцы еще не знали тогда, что уже 1 сентября в Беломорск с востока прибыл первый поезд — вступила в строй новая железнодорожная линия Обозерская — Сорока, накрепко соединившая Карельский фронт и незамерзающий порт Мурманск со всей страной.

— Немцы на весь свет растрезвонили, что железная дорога от Мурманска перерезана, но мы спокойно в тридцатиградусные морозы проехали по ней из Мурманска в Москву, — докладывал в Палате общин министр иностранных дел Иден о своей поездке в Советский Союз в декабре сорок первого года.

В пути поезд, в котором он ехал вместе с советским послом И. М. Майским, остановился посредине новой, еще ни на какие карты не нанесенной железной дороги, на станции Малшуйка. Приняв рапорт начальника станции, Иден спросил:

— Когда выстроена эта дорога?

— Месяца три назад здесь был густой лес, — гордо ответил начальник станции. — Но начальство все равно недоволено темпами нашей стройки, — неожиданно добавил он.

Осенью сорок первого года заместитель начальника Кировской железной дороги, депутат Верховного Совета Союза Вольдемар Матвеевич Виролайнен получил строчное боевое задание в самые жесткие сроки ввести в строй не достроенную еще линию Обозерская—Сорока.

Что значила тогда для страны эта новая ветка, кому-кому, а Виролайнену не надо было объяснять. Не хватало рельсов, а время не ждет! И как вышедшие из окружения солдаты снова бросаются в бой, — на новое, только что насыпанное полотно дороги ровным строем ложились рельсы, снятые под огнем с полотна оставшихся у врага участков Кировской железной дороги.

В бессонных трудах спутались часы суток. Сколько мелочей, каждая из которых могла свести на нет огромный труд тысяч людей, пришлось предусмотреть! Сколько важнейших, не терпевших отлагательства решений принять на свой страх и риск! Сколько ведомственных препон преодолеть! Но самое главное: дорога вошла в строй — работал и достраивалась одновременно.

В декабре сорок первого года Вольдемар Матвеевич добрался до Ленинграда, где у него оставались дочка и сын... Увиденные воочию страдания родного города потрясли Виролайнена. Как помочь?! И он стал настойчиво добиваться и добился назначения на Волховстрой — эту «форточку» в осажденный Ленинград. Отсюда, со станции Волховстрой, в те дни, как по тоненьким капиллярным сосудам при перерезанных артериях, по ледовой «дороге жизни» капельками просачивались в осажденный город живительные грузы, те самые «сто двадцать пять блокадных грамм, со огнем и кровью пополам».

Девятнадцать тысяч восьмьсот фугасных бомб обрушила на станцию Волховстрой немецкая авиация. Сто двадцать семь километров железно-дорожных путей было разбито, скрючено, службы загнаны под землю.

Сто сорок восемь железнодорожных погибло под бомбами.

И все же больше чем на два часа не прекращалась работа узла — движение поездов!

Два года жизни — весь сгусток эмоции, мыслей, энергии Виролайнена были устремлены к одному. Миллион сто тысяч эвакуированных ленинградцев в пятистах восьмидесяти восьми специально подготовленных эшелонах были отправлены со станции Волховстрой в тыл. Героизм железнодорожников можно было сравнить лишь с и организованностью.

Январь сорок третьего года. Весть о том, что Шлиссельбург освобожден, пронеслась по стране. В сплошном кольце блокады приоткрылась «калитка» на Вольшую землю... Надо превратить ее в ворота. Теперь станция Волховстрой все больше и больше напоминала плотину в дни паводка, около которой останавливался, накапливался, как вода в водохранилище, бесконечный поток поездов. Несколько тысяч вагонов продовольствия, боеприпасов, топлива для осажденного города, для войск

Ленинградского фронта, для Балтийского флота. И, только узкой струйкой переливаясь через гребень плотины в автоколоннах, простреливаемых немцами, продолжали свой путь драгоценные грузы через Ладожское озеро к Ленинграду. Две перегрузки, две перевалки замедляли течение этой и без того узкой струйки, вьющейся между зияющими на снегу воронками.

И этот напор нарастающего потока вагонов, всю его тяжесть всем своим сильным телом, словно это его широкая спина и была плотиной, ощущая начальник Волховского узла Вольдемар Матвеевич Виролайнен.

Немедля протянуть от Волхова до Шлиссельбурга железную дорогу, подключить родной измученный Питер хоть одной ниткой ко всей сети железных дорог Союза. Перебросить с левого берега Невы на правый мост, чтобы через месяц-другой ладожский ледоход не вверг снова Ленинград в блокаду.

Что из того, что дорога эта почти на всем своем протяжении простреливалась неприятельской артиллерией?! Что из того, что новый разъезд Липки в пяти километрах от немецких окопов?! Кировцев этим не запугаешь. Как только началась стройка соединительной ветки, паровозные бригады депо Волховстрой стали соревноваться за право вести первый поезд в осажденный Ленинград.

Но какая бы бригада ни победила, Виролайнен твердо решил: на этом паровозе будет работать и он...

Работая под огнем круглые сутки, «левый берег» соревновался с «правым» — строил мост через Неву у разрушенного Шлиссельбурга. Последние десять суток перед открытием движения Вольдемара Матвеевича можно было увидеть только на трассе стройки. Он был на ней бесшумно, безотлучно...

...В то морозное утро, когда после митинга со станции Волховстрой отправился в свой исторический рейс в окруженный еще с других сторон Ленинград первый поезд с продовольствием, молодой машинист, победитель в соревновании Иван Пироженко, затормозил паровоз «ЗУ 708-64» на разъезде Междуречье, увидев поджидавшего его здесь Виролайнена.

Прежде чем взобраться на паровоз, Вольдемар Матвеевич убедился, что к тендеру паровоза прицеплена цистерна с водой. Не рассчитывая на то, что станционные водокачки смогут бесперебойно снабжать паровоз водой, Виролайнен распорядился прицепить запасную цистерну.

В морозный воздух взметнулся клубок пара, загремели скрепления сорока вагонов — паровоз стронул с места состав и, подрагивая, стал постепенно набирать скорость. И тут началась «музыка». Срезанная рядом, чуть не на самое полотно дороги свалилась вершина сосны. По обе стороны пути стояли искореженный, со снесенными вершинами, с обру-

ленными ветвями, поредевший, прозрачный сосняк... Словно рванулся к небу лес восклицательных знаков.

Набирая скорость, поезд вырвался из сосняка. Голая холмистая снеговина походила на щеки, изрытые черной оспой воронок.

Почти до самых Липок вражеская артиллерия не отпускала поезд, бегущий к Неве... Но военное счастье уже изменило гитлеровцам. Ни один снаряд не попал ни в поезд, ни в рельсы.

На лицах машиниста, помощника его Виктора Дятлова и кочегара Ивана Антонова Виролайнен не видел и следа страха. Работали молча, лишь сосредоточеннее, чем обычно.

Через несколько дней немцы «пристрелялись», и тогда этот тридцатикилометровый перегон был прозван «коридором смерти». Но первый поезд без особых приключений дошел до Липок, до разъезда Левый берег... Здесь пришлось остановиться. На перегоне грузился какой-то непредвиденный состав... Столбик ртути спустился ниже 20° . Так прошел час. Другой. И насколько паровозная бригада была спокойна под обстрелом, настолько люди нервничали сейчас. Обстрела ждали. Задержка же на Левом берегу пришла неожиданно. Столбик ртути приблизился к -25° . Наконец путь свободен.

Виролайнен встал за регулятор.

Вот и новый, только что наведенный мост через Неву... Мост, по которому, открывая дорогу другим, этот поезд должен пройти первым.

Когда было решено строить временный мост у Шлиссельбурга, мнения специалистов резко разделились.

Каждую весну тяжелые льды Ладоги неотвратимо врываются в устье Невы и, грохоча, наползая друг на друга, устремляются к Финскому заливу. Нередко в мирное время, чтобы предотвратить наводнение, приходилось взрывать ледяные заторы.

Сейчас же до весны оставались считанные недели. Ладожские льды с огромной силой будут стремиться сдвинуть с мест устой, их напор может опрокинуть мост, и тогда ледовая стихия словно придет на помощь захватчикам. Ленинград снова на несколько недель окажется в блокаде. И вот на совещании в Управлении военно-восстановительных работ, которому приказано было в кратчайшие сроки навести мост, никак не могли прийти к соглашению. Сторонники свайной конструкции доказывали, что ряжевые опоры не выдержат натиска, сместятся и мост рухнет. Сторонники же ряжевых устоев так же убедительно доказывали, что сваи не устоят под напором льдов — свалятся.

Голоса разделились поровну... Начальник Управления И. Зубков устроил перерыв на три часа — пусть поразмыслят, как найти выход. И как

раз во время перерыва в его насквозь прокуренный кабинет заявили Виролайнен, прибывший сюда по своим делам.

— Я уже больше двадцати лет строю мосты, приходилось решать много сложных вопросов, но сейчас, признаюсь тебе, Вольдемар Матвеевич, не знаю, кто прав: те, кто за сваи, или те, кто за ряжи...

— А что, Иван Григорьевич, если... — нерешительно сказал Виролайнен и тут же, не закончив, махнул рукой. Не его, мол, дело давать советы мостовикам.

— Нет, уж раз начал, говори...

— А что, если совместить обе конструкции. Ряжи и сваи... — сказал Виролайнен осторожно, сам смущаясь своей смелости. — Что, если внутри ряжей забить несколько свай, а остальное пространство, как всегда, заполнить камнем? Заполненные камнями ряжи не дадут свалиться сваям. Сваи же не позволят ряжам сдвинуться с места при любом ледоходе.

Никогда не забыть Виролайнену, с каким недоумением смотрел сначала на него Зубков и как громко расхохотался, когда до него дошла суть предложения.

«Какую же я сморозил нелепость», — подумал Виролайнен.

Все еще продолжая смеяться, Зубков распорядился, чтобы секретарша немедленно созвала всех инженеров. И хотя каждый из строителей вернулся на заседание с твердым намерением отстаивать свой вариант, против предложения Виролайнена никто не возражал, и вопрос о комбинированных устоях был решен за несколько минут...

И вот теперь настилы моста подрагивали под тяжестью поезда. На свежих досках поблескивали крупные капли оледеневшей на морозе смолы. За спиной протяжно поскрипывали вагоны, словно сознавали всю ответственность сегодняшнего своего рейса. Семьсот тысяч килограммов сливочного масла должен доставить городу-герою первый поезд.

Станция Шлиссельбург оглушила медью оркестра, приветственными возгласами.

Десятиминутная остановка, и поезд, не набирая воды — ведь позади своя, хоть залейся, полная цистерна, — двинулся дальше...

Но километрах в двух перед станцией Ржевка оба инжектора на паровоза отказали. Стало быть, воды в тендере нет. Куда же она девалась? Остановить поезд на перегоне? Нет, этого не позволяет Виролайнену профессиональная гордость старого машиниста. Он решает довести состав до станции Ржева. Водомерное стекло показывает, что воды в котле меньше разрешенного минимума. Бригада в тревоге.

— Иван Павлович, останови паровоздушный насос, выключи прогревы, надо прекратить всякий расход пара из котла, — приказывает Виролайнен.

— Виктор, проверь, есть ли вода в цистерне.

Помощник машиниста быстро возвращается.

— Цистерна полна.

И Виролайнен понимает, в чем дело. Пока поезд на сильном морозе стоял на разъезде Левобережный, вода из цистерны почти не расходовалась и рукав между тендером и цистерной прихватило морозом... Стоя на путях у паровоза, он распоряжается, кому что делать, чтобы быстрее привести все в порядок.

Пироженко испуганно докладывает:

— Воды в нижней гайке не видно! Сожжем топку... Разрешите потушить!

— Ни в коем случае! Делайте как сказано! Я вел поезд, я и в ответе!
— решительно говорить Виролайнен.

Перед мысленным взором нестройной толпой проходят десятки самых каверзных, казалось бы, безвыходных положений, из которых он находил выход, когда водил маршрутные поезда с хлебом из Сибири.

«Что, если мой расчет не оправдался? — мучительно думает Виролайнен. — А в Ленинграде ждут».

И тут он видит — от паровоза бежит к нам кочегар Василий Антонов и кричит во всю силу своих молодых легких:

— Вода пошла, Вольдемар Матвеевич, вода пошла!

И как только до сознания Виролайнена доходит значение этих слов, туго натянутая струна рвется. Он без сознания валится, как сноп. Стоящие рядом товарищи едва успевают на лету подхватить его грузное тело.

«В Ленин-град, в Ленин-град, в Ленин-град», — равномерно постукивают колеса вагона. Виролайнен открыл глаза.

— Где я?

— В классном вагоне, в хвосте, — отвечают ему.

А поезд идет к Ленинграду.

Виролайнену неловко перед товарищами и перед самим собой за то, что в последнюю минуту так сдал и, готовый к самому худшему, сплочивал, услышав лучшую из всех вестей.

Когда поезд подходил к следующей станции, Кушелевке, Виролайнен был уже на ногах...

В быстро опустившейся темноте начальник станции сообщил, что Ленинград-пассажирский не принимает поезд, Встреча назначена завтра на утро.

В Ленинграде поезд принимали на первую платформу, ту самую, на которой в апреле семнадцатого года встречали прибывающего из изгнания Ленина. Вместе со всеми рабочими депо пришел сюда и ученик по ремонту автотормозов Вольдемар Виролайнен. Он был в толпе рабочих, несших Ленина на своих плечах к броневнику.

И теперь он знал, что на площади перед вокзалом на бронзовом броневике бронзовый Ленин вместе с тысячами пришедших сюда ленинградцев ждет первый после прорыва блокады поезд с Большой земли. И он был счастлив от того, что стоит, у регулятора на паровозе этого поезда.

На платформе выстроился почетный воинский караул. Но гул толпы и музыку оркестра перекрыл протяжный гудок паровоза — густой, ликующий, он длился и длился, словно всю неисчислимую любовь к родному городу вкладывал в него Виролайнен. Он не знал, что голос этого паровоза, тогда же записанный на пленку, станет «документом» великой борьбы и в годовщины освобождения Ленинграда от блокады будет звучать по ленинградскому радио на весь мир.

И снова минуло два десятилетия. Новый, 1964 год я встречал в Ленинграде в большой, дружной семье Вольдемара Матвеевича. В этот час мы вспоминали своих друзей. Виролайнен раскладывал передо мной старые фотографии. Вот бригада первого поезда, пришедшего в Хельсинки, во главе с Яковом Рахья. Вот Эйно Рахья, вот Гуго Ялава. А вот и паровоз с широкой воронкой трубы и четверо машинистов, которые отремонтировали его.

— Машинист Саволайнен сфотографировал нас перед тем, как я впервые выехал на паровозе двести девяносто три, — говорит Вольдемар Матвеевич и вспоминает, как в 1947 году он, тогда уже директор Кировской железной дороги, был в Хельсинки в нашей правительственной делегации на праздновании сорокалетия финского парламента. Тогда-то он и разыскал паровоз № 293. «Старик» был еще жив — он таскал под Таммерфорсом пригородные поезда. В 1957 году правительство Финляндии подарило этот паровоз советскому народу. Сейчас он стоит в Ленинграде у специальной платформы на Финляндском вокзале. Реликвия нашей революции.