

За два столетия до Великого Октября М. В. Ломоносов с удивительной прозорливостью ученого и патриота предсказывал: «Могущество российское прирастает будет Сибирью». И Россия мужественно осваивала необозримые пространства за Уралом. Многочиленные экспедиции по Сибири подтверждали огромные природные богатства малонаисследованных и совсем диких и нехоженых земель. Их маршруты неоднократно проходили по тем малообжитым местам, где ныне пролегла Байкало-Амурская магистраль. Мечта многих поколений стала явью в наши дни, раскинувшись на полстраны полотном стальных рельсов от Таймыша до Тихого океана. Первую тысячу километров БАМа проложил коллектив ордена Трудового Красного Знамени «Ангарстрой».

За 40 лет, в которые создавались трассы от Таймыша до Давана, Абакан—Тайшет, Хребтовая—Усть-Илимск, многое изменилось в коллективе строики: структура управления, подчиненности, конечно, менялись люди. Немногим

удалось пройти вместе со стройкой все эти 40 лет, сохранить ей верность и глубокую, на всю жизнь, сердечную привязанность и благодарность. И тем, кто прошел этот путь, есть чем гордиться по праву и что передать как эстафету новому, молодому поколению. Трудовым заслугам и багажу не суждено затеряться во времени.

Ни вспомнить сразу, ни перечислить в газетном материале всех ветеранов, сейчас уже расселившихся по всей стране. Но остался их опыт строителей с первых послевоенных лет и до нынешнего 40-летия юбилей «Ангарстроя». Один из бакинских ветеранов с полувековым стажем — недавно ушедший из жизни Федор Дмитриевич Попандопуло. Его смерть опередила публикацию готовящегося к печати материала, но ангарстроевцы склоняют уже седые головы в аполун уважения перед заслугами и авторитетом Федора Дмитриевича. Пусть рассказ о нем послужит доброй памятью о нашем современнике.

Автомобилист Попандопуло

П ОДВИЖНЫМ, энергичным, громко-голосым запомнился мне Федор Дмитриевич с самой первой встречи на Байкировке у начальника работ С. Ф. Байкирова (сейчас эта должность соответствует главному инженеру). Реакция Попандопуло на различные ситуации походила молниеносно и была в общем-то свойственна людям его профессии — автомобилистам. Им нельзя быть инертными в потоке движения, чтобы выдерживать его высокие скорости и с достоинством сохранять свое мастерство. Автомобилист до мозга костей признали шоферы Попандопуло с первого майского дня 1955 года, когда он вошел на территорию гаража в качестве начальника автоколонны. Его в числе опытных инженеров и руководителей направили в Тайшет, к Байкирову, чтобы в сжатые сроки справиться с задачами расширения станции.

Тайшетской встрече с друзьями по дальневосточным участкам БАМа — С. В. Ефимовой, А. И. Крюком, К. М. Нечкиным — Федор Дмитриевич был несказанно рад. Он не ожидал этого на новом месте работы. И вспоминалось старое сочувствие с полуслова, даже намека, например, о «туманах». Смеялись над прощестием 12-летней давности. Но тогда, на Дальнем Востоке... Тогда ему было не до смеха.

НА ИСХОДЕ лета за перевал, на участке Ефимовой, он откомандировал проверенных автоасов — ростовчан, над которыми верховодили Криволапов и Лавинов. Они ездили с Федором Дмитриевичем по Дальнему Востоку не один год, и на них, закаленных и проверенных, он надеялся, как на себя.

Как-то раз Федор Дмитриевич залез до развода на работы «оседлал» «газик», намереваясь поднять «асов» из постели и подогреть, что они поддались женским чарам, позабыв про работу. Прохлада осеннего утра несла навстречу «газику» тусклые таежные запахи. Над перевалом только-только взошло солнце. В душе он радовался предстоящему погожему дню. Осталось обогнуть две сопочки, затем спуститься по четырехкилометровому объезду, проложенному по бровке глубокой пади и прозванному за серпантин порохов «тещиным языком». А там — рукой подать до колонны Ефимовой.

Перед спуском, за выступами скалы, Федор Дмитриевич невольно притормозил. Обычно отсюда хорошо просматривался «тещин язык» до самого дна распадка. А сейчас он не видел дорожного серпантина. Метров на сто вниз он хорошо видел столбы деревьев, но дальше — ни леса, ни дороги, ничего не было видно. На высоте опустилось облако, слившееся с туманом, как оно само, белесым на расстоянии веком. «Словно бескрайнее море», — невольно подумалось Федору Дмитриевичу, и он, пока угадывалась дорожка, притормаживая, стал спускаться. Но вскоре исчезло все. Попандопуло намертво зажал тормоза и открыл люк машины. Тут же его окутала молчаливая мгла, в которой были неравлически ни колеса, ни капот машины. Лицо неожиданно покрывало холодной влагой.

Словно слепой, выткнув перед собой руку, он шагнул вперед, но под ногой зашуршала и покатила вниз галька — он остановился, повернул обратно, включил фары, зажег фары. Их свет не осветил облачную массу. Он выключил фары, проверил надежность зафиксированных тормозов, с трудом закурил, ломая спички.

На часах — половина восьмого. Но звук не узнавал ни единого звука. — «Ефимова дождется», — вспоминает он, — что тут-то обычно засеивается в десяти. Остаток часа полтора». Вонь потерять огорчила, он и не заметил, как, прикуривая

одну папиросу от другой, выкурил папиросу «Беломора»...

Только к двенадцати часам, разогретый солнцем, ключьями попола по распадку туман, и, рассекая набегающие его волны, машина Федора Дмитриевича, поминутно притормаживая, подъехала к колонне Ефимовой. Этой проверки туманом ему было не забыть вовек.

— Без туманов, Соня, повоюем, — весело подмигнул Федор Дмитриевич Ефимовой при первой встрече в Тайшете. Они рассмеялись.

ПОПАНДОПУЛО не ошибся: воевать пришлось. Он добивался четкой работы автотранспорта. Любая, самая мелкая неполадка не ускользала от его глаза. Водители, по десятку лет проводившие за баранкой, поражались его сверхчеловеческому чутью ко всякой фальши в моторе или ходовой части машины. Даже техинспекция наводила на них меньше страха, чем разносы Федора Дмитриевича. Почувствовав, что он не отступит, не сдаст и не сбавит своих требований ни на йоту, они старались изо всех сил, чтобы не ударить в грязь лицом и вывести свою «Федину» автобазу в передовые в сравнении с «Митиной» городской. (Городским автохозяйством командовал Дмитрий Дмитриевич Матвеевич, и там среди шоферов прижилось название автобазы — «Митина». Раз появилась автобаза в «Ангарстрое», пусть она зовется «Фединой»).

Между «фединцами» и «митинцами» началось необъявленное и ни в каких протоколах не зарегистрированное соревнование за честь коллектива своей автобазы. Его итоги подводили техосмотры, и по их результатам, как правило, больше очков набирала «Федина» команда, поэтому никогда водители не обижались на разносы Федора Дмитриевича, а, наоборот, скрытно были благодарны ему. Между собой шоферы называли его не иначе, как «Фэ-Дэ» — по начальным буквам имени-отчества, и отождествляя его неутомимость, напористость и голос с магистральным паровозом. Усиленный микрофоном и репродуктором, голос Попандопуло в утреннем гаме гаража заглушал любую радиопередачу и громкоговорящую связь прилегающего железнодорожного парка.

СЕРЬЕЗНЫЕ испытания выпали на долю автоколонны № 3 на станции Тайшет с первых месяцев ее существования. Старожилы помнят, что за восточным переездом (на его месте сейчас путепровод) до 1955 года существовала насыпь высотой с двухэтажный дом. Она тянулась целых два километра. Ее с разгона двумя паровозами, с «толкачом», преодолевали составы, следуя в сторону Иркутска. Насыпь мешала развитию станции, и было решено справиться с помехой. На ее вырезке работали несколько экскаваторно-бульдозерных комплексов, грунт вывозили «фединцы». Не менее напряженная работа велась по отсыпке вытески тридцатого пути.

Да разве мало было «горячих точек» у Попандопуло за 30 лет его работы в Тайшете? Четыре этапа, разрастаясь в ширь и в длину, пережила станция, пока стала внеклассной (выше, важнее всех классов по значению) — уломом четырех направлений. Восточный участок трассы мужеством Абакан—Тайшет, трасса Хребтовая—Усть-Илимская, 300-километровое продолжение БАМа за Даваной, до Давана, вторые пути Ангаро-Ленской магистрали, комплекс стройиндустрии — по всему «Ангарстрою» высококвалифицированные водители автоколонны № 3 были желанными товарищами и помощниками строителей. Их дисциплинированность, трудолюбие и одержимость в работе отмечались повсеместно. Такую закалку два не изумительный «Фэ-Дэ». Три десятилетия — не три года. На это время на городском автопредприятии сменилась пять руково-

дителей. Это, по сути, пять характеров, пять подходов, а в ангарстроевской колонне — всего один, всегда справедливый подход к делу коммуниста Попандопуло.

ДАВНО гордостью колонны стали ее ветераны — А. Г. Белоусов, С. А. Галюкевич, И. М. Гусляков, И. П. Долгих, К. М. Козырев, Н. О. Мионов, А. С. Наумов, В. И. Сеняев, С. Н. Шамплетов. В праздничные дни их грудь украшают правительственные награды. На их счету и обычные, и глубинные заводы на новостройки тысяч, десятков тысяч кубометров и тонн грузов. Федор Дмитриевич по праву гордился спаянным коллективом автоколонны, взамен же получал ответное уважение и признательность.

Разве не примечательно в этом отношении, какое чествование Федора Дмитриевича организовал коллектив в день его 60-летия? Его готовили в тайне от юбиляра. Он только охнул, когда Николай Мионов, председатель профсоюзного комитета, ввел его в красный уголок, где на праздник собрались все до единого. Даже Тамара Алексеевна, верная жена, вошла в сговор с организаторами торжества и тайком от мужа вытащила из сундука его портрет, под которым усадили юбиляра.

И после этого события еще два десятка лет Федор Дмитриевич не оставлял боевого поста, разгоняя в утренние разводы дрему своим командирским зычным голосом.

РАЗВЕ мало было забот по развитию и строительству самой автоколонны? Она расширялась в несколько раз против первоначального «пятячка». Исчезли деревянные строения. Построен современный гараж с шестью смотровыми ямами и со всеми необходимыми цехами и службами, бытовой корпус, диспетчерская. Двор-стоянка покрыта бетоном и способна выдержать любые нагрузки новейшей техники. Надежная железобетонная изгородь охраняет обширное хозяйство автоколонны. По крупицам, годами создавалось все это.

«Саша, — по старой дружбе звонил мне Федор Дмитриевич, — составь смету на склад ГСМ, позарез нужен». Конечно, после работы я выполнял просьбу и наставника, и соратника. И потом мы с ним методически и настойчиво прорабатывали остальные вопросы, пока здание, наконец, не выросло. Если бывало, что кто-то отказывал Федору Дмитриевичу в просьбе, он применял свою обескураживающую шутку: «Что же вы обижаете единственного в Тайшете грека?», — ссылаясь на свою национальность. Он постоянно хлопотал, заботился обо всем и не чувствовал своего возраста. С 16 лет он втянулся в трудовой напряженный ритм и не нарушал его 64 года подряд. Не так уж много таких работяг.

Но восемь десятков прожитых лет давали знать о себе помимо его воли и желания. И когда с очередной, ставшей последней, хворью, в предынфарктном состоянии его уложили в больницу, он решил: «Ладно, поболелю. Но на пенсеньку уйду после партийного съезда». За сутки до открытия высшего партийного форума страны перестало биться беспокойное сердце пламенного старого большевика...

Недаром билось его сердце, если оно нашло всеобщий отклик в сердцах многих и многих.

А. ДИДЕНКО