

318924

ЗІ. 5

Е-14

АНДРІЙ ЄВГРАФОВ



НА ВІДБУДОВІ
ДНІПРОГЕСУ

31.5
E 14

АНДРІЙ ЄВГРАФОВ

45

НА ВІДБУДОВІ ДНІПРОГЕСУ

Відомості про видавництво: Дніпропетровське обласне видавництво технічної літератури, Дніпропетровськ, 1957 р.

0
318924
7
ш
K



ПЕРЕВІРЕНО

ЗАПОРІЖСКАЯ
ОБЛАСТНАЯ БИБЛИОТЕКА
им. ГОРЬКОГО

ДЕРЖАВНЕ ВИДАВНИЦТВО
ТЕХНІЧНОЇ ЛІТЕРАТУРИ УКРАЇНИ

Літературний запис В. Накорякова

Автор — знатний монтажник-новатор Дніпробуду — розповідає в цій книжці про роботу монтажників на відбудові Дніпрогесу, про нові методи, застосовані ними в роботі, і про боротьбу робітничого та інженерно-технічного колективу за найскорішу відбудову Дніпрогесу. Книжка розрахована на широке коло читачів і буде корисною для робітників гідротехнічних споруд.



УРАЛ — УКРАЇНА

До від'їзду зібралися швидко. В ті дні кожна радянська людина почувала себе солдатом, а солдати не збираються довго.

Напередодні було одержано наказ, а вранці ми вже вантажили в теплушки найнеобхідніші пристосування та інструмент, щоб приїхати на нове місце не з голими руками. В цих же двох теплушках влаштувалися й ми самі — тридцять монтажників, які пройшли школу швидкісного будівництва на Уралі.

...Ми стоїмо біля розкритих дверей теплушок, прощаючись поглядом з сірими корпусами і високими димарями теплоелектроцентралі. Вони вирости тут зовсім недавно. Ще два роки тому на цьому місці шуміли столітні уральські ялини. Але в результаті наполегливої праці тут збудовано нове соціалістичне підприємство. І тепер, в ці хвилини прощання, ми ще глибше відчули й зрозуміли все величезне значення нашої праці.

— А пам'ятаєш?.. — питали ми один одного, згадуючи гарячі дні роботи на будівництві.

А таких днів було немало.

Особливо запам'яталася зима 1942—1943 року. Морози доходили майже до 50 градусів, а робота на будівництві не припинялась ні на хвилину.

— Для гарячих рук мороз не перешкода, — часто говорив старий майстер Іван Михайлович Гренков, який завжди був бадьорий, життєрадісний і вчив нас, молодих монтажників, любити й поважати свою працю.

Працювали вдень і вночі. Людей неvistачало, тому кожному з нас довелось в процесі роботи вивчити кілька спеціальностей. Так, наприклад, протягом двох днів я, не залишаючи монтажної роботи, оволодів спеціальністю кранового машиніста і машиніста компресора.

Одного разу доручили нам виготовити і змонтувати мостовий кран для сусіднього заводу. В той час усі роботи на будівництві були терміновими, бо успішне завершення їх сприяло швидшому розгromові ненависного ворога. Але ця робота була надтерміною.

На допомогу нам прийшли службовці і домохазяйки. Інженери, керуючи всіма роботами, одночасно працювали рядовими монтажниками. Коли відставала робота по зварюванню конструкцій крана, то начальник нашої контори інженер Костянтин Іванович Мельниченко кілька змін підряд працював електрозварником...

Поїзд ішов серед засніжених уральських гір. Струнки ялини й смереки стояли обабіч залізничної колії, і їх вкриті снігом гілки кохалися, мов великі мохнаті лапи.

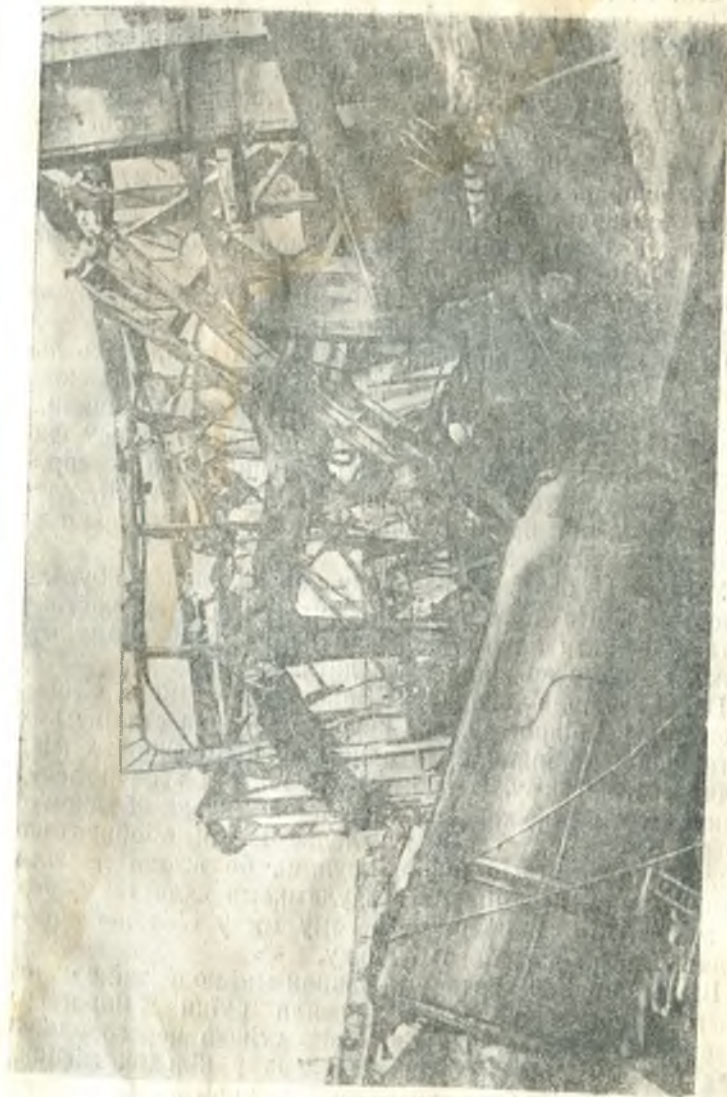
Настрій був бадьорий. Радіо щодня передавало вісті про нові й нові перемоги нашої героїчної Радянської Армії. На вокзалі в Свердловську ми прослухали наказ Верховного Головнокомандуючого товариша Сталіна.

«26-ті роковини Червоної Армії народи нашої країни зустрічають в обстановці історичних перемог радянських військ над німецько-фашистськими військами.

Понад рік Червона Армія веде переможний наступ, громлячи армії гітлерівських загарбників і змитаючи їх з радянської землі. За цей час Червона Армія успішно провела зимову кампанію 1942—1943 року, виграла літні битви 1943 року і розгорнула переможний зимовий наступ 1943—1944 року...».

Затамувавши подих, слухали ми слова історичного наказу. Серце кожного з нас сповнювалося великої гордості за нашу непереможну армію, за наш народ.

Ми довго говорили між собою про цей наказ вождя, пов'язуючи його з своєю наступною роботою. Нашій монтажній організації була доручена почесна справа —



Зруйнований будинок гідроелектростанції. На передньому плані перекинута плані трансформатор.

взяти участь у відбудові Дніпровської гідроелектростанції імені В. І. Леніна.

Кілька чоловік з нашої групи бували на Дніпрогесі до війни. Вони з великим захопленням розповідали про цю електростанцію, одну з найбільших в країні. Але й ті, хто ще не бачив Дніпрогесу, знали й любили його.

Страшну, жахливу картину побачили ми, коли доїхали до тих місць, де ще недавно хазяйнували гітлерівські розбійники. Зруйновані міста, спалені дощенту села, в руїнах заводи, фабрики, електростанції, які ми, трудівники великої країни, створювали своїми руками в роки сталінських п'ятирічок.

Довго ми їхали мовчки, вражені страшною картиною руїн. Кожний тяжко переживав велике горе.

Поїзд вийшов у широкий український степ, увесь притий окопами й воронками від снарядів та бомб. Всюди лежали розбиті німецькі танки, літаки, автомашини... Тут ми своїми очима побачили розтрощену хвалену фашистську техніку, зібрану з усієї Європи. Вона не спроможна була протистояти ударам Радянської Армії, ударам напруженої праці радянських людей, які зробили свою армію непереможною.

Увечері 11 березня 1944 року наш ешелон прибув до Запоріжжя. На автомашини доїхали в нову частину міста. Ночувати влаштувалися в напівзруйнованому будинку, в якому до війни були дитячі ясла.

Вранці пішли оглядати Запоріжжя — місто «Запоріжсталі» і Дніпрогесу, яке виросло за роки сталінських п'ятирічок і до війни було одним з найкрасивіших міст Радянського Союзу. В ньому були широкі асфальтовані вулиці, сотні прекрасних багатопверхових будинків, сквери, фонтани... Тепер ми ледве могли пробиратися там, де колись були широкі вулиці, бо всюди лежали купи каміння, перемішаного з уламками скла та кусками заліза. Ми пройшли по всьому місту і не побачили жодного незруйнованого будинку.

Ще страшнішу картину побачили ми, коли вийшли на берег Дніпра. Нас тяжко вразили руїни Дніпрогесу. Велетенська гребля, яка бетоною стіною перегороджувала шлях Дніпрові, була розірвана в кількох місцях, десятки биків її були висаджені в повітря. Величезні глиби бетону, облутані зігнутими залізними стержнями арматури, стирчали з води за сотні метрів від греблі.

З напівзруйнованих биків звисали знівечені ферми мостів. Потоки води з величезним шумом проривалися через зруйновані прольоти греблі.

Біля шлюзу лежав перевернутий порталний кран, який піднімали й опускали щити греблі. Стотонні стулки шлюзових воріт лежали на висохлому дні камер.

На протилежному березі видно було руїни будинку, гідроелектростанції, від якого залишилися тільки величезні купи каміння й заліза. Зруйнування були такі великі, що, дивлячись на них, важко було повірити у можливість відбудування гідроелектростанції.

На березі стояли дівчата, що прибули на будівництво з колгоспів Придніпров'я. Переляканими очима вони розглядали страшні нагромодження заліза й каменю.

— Та хіба можна все це переробити й відбудувати? — несміливо питали вони.

ПЕРШІ КРОКИ

На Дніпрі почалася весняна повідь. На боротьбу з нею вийшов увесь, тоді ще нечисленний, колектив відбудовників. Треба було негайно підняти багатотонні щити уцілілої частини греблі, щоб пропустити через греблю якнайбільше води і зменшити приплив її до споруд гідроелектростанції, де вона могла наробити багато шкоди.

В бригаді монтажників, якою я керував, були досвідчені майстри своєї справи Іван Саханевич, Анатолій Білоусов, Василь Харитонов та інші. Нам і доручено було виконати підготовчі роботи до піднімання щитів.

Насамперед треба було пройти на середню уцілілу частину греблі, по обидва боки якої бики були зруйновані. Вирішили пробратися туди тунелем, що проходить всередині греблі. Але гітлерівці висадили в повітря вхідний портал тунелю. Шлях до нього був завалений десятками тисяч кубометрів землі і уламків бетону.

Нам сказали, що в одному з прибережних биків греблі є вертикальна шахта, яка веде в тунель. Нею ми й скористалися.

Я ніколи не забуду цієї першої подорожі на греблю. По крутих сходах в темряві спустилися ми на дно тунелю — величезної бетонної труби. Лаючи себе за те,

що не захопили ліхтаря, ми навпомацки рушили в тунель. Попереду йшов начальник нашої контори К. І. Мельниченко.

— Обережніше, — часто попереджав він, виявивши яку-небудь перешкоду.

Йшли повільно. Було моторошно від темряви і безперервного шипіння водяних струменів, що з усіх боків проривалися всередину потерни. Вода лилася на нас зверху, хлюпала під ногами.

Здавалося, минула ціла вічність, поки ми дійшли до якогось отвору в стіні. Виявилось, що це друга така ж шахта, якою ми спустилися в тунель.

Один за одним піднялися ми наверх і опинилися якраз на першому з биків, що зберігся, радіючи цьому як діти.

Над нами яскраво сяяло весняне сонце, внизу, на віддалі кількох десятків метрів, вирував Дніпро. І навіть руїни, що оточували нас, не здавалися вже такими страшними і непереможними. Завойована висота зміцнювала віру в свої сили.

Спустили вниз, на водозливну грань греблі, куди вода ще не дійшла, вірвовочну драбину. Тут лежали купи бетону і рештки зруйнованих вибухом щитів. Але пробратися через них все-таки можна було.

Незабаром ми тросом з'єднали середину греблі з лівим берегом. Пустили по ньому невеликий пором, з допомогою якого почали доставляти різний такелаж та інструменти. Такелажних пристосувань не вистачало. Чекаючи, доки привезуть їх, ми не могли і тому всіляко намагалися використовувати в своїй роботі все, що було під руками.

Для піднімання 60-тонних щитів потрібні були потужні поліспасти. Блоків такої вантажопідйомності у нас не було. Вирішили використати блоки зруйнованого крана, що стояв біля лівобережного кінця греблі. Вже треба було піднімати на бики все наше господарство — потужні лебідки, блоки, троси. Але як зтягти важкі механізми й троси на висоту до 30 метрів? Було ясно, що без якого-небудь піднімального механізму не обійтись.

Довго не могли ми відшукати чогось придатного. Але одного разу, йдучи до ідальні, ми виявили в руїнах якогось будинку маленьку лебідку, яку легко могли

нести два чоловіки. Правда, вона була пошкоджена, але це нас не лякало. По обіді ми повернулися на ділянку з дорогою знахідкою. Швидко відремонтували її, на поромі перевезли до греблі, підняли на бик і закріпили її там.

— Цю лебідку після закінчення відбудови ми здамо в музей, — сказав я своїм друзям, — адже це перший механізм, встановлений нами на післявоєнному Дніпробуді...

За допомогою цієї маленької лебідки ми підняли на бик великі п'ятитонні лебідки, блоки, троси та інший такелаж.

Після того, як ми це все зробили, бригада старого монтажника Федора Івановича Барінова почала піднімати щити, а моя бригада була поставлена на спорудження підвісних мостів і переходів для сполучення між берегами Дніпра.

ШЛЯХ ЧЕРЕЗ ДНІПРО

На будівництві почалися роботи по прибиранню з водозливної грані греблі уламків бетону, підготуванню арматури та опалубки для укладання нового бетону. Необхідно було якнайскоріше налагодити хоча б пішохідне сполучення між берегами Дніпра. Перший час на другий берег Дніпра перепливали на поромі, витрачаючи на це багато часу. А коли був сильний вітер, то пором не працював і потрапити з берега на берег в цьому районі було просто неможливо.

Будівельно-монтажне управління і партійна організація будівництва поставили перед нами, монтажниками, завдання: до 1 травня 1944 року сполучити береги Дніпра підвісними мостами.

Мене викликав до себе начальник монтажного управління К. І. Мельниченко.

— Андрію, твоїй бригаді доручається виконати важку і небезпечну роботу, — сказав він. — Треба перекинути над зруйнованими прольотами греблі кілька тросів, на які будуть підвішені містки. Ходімо на місце і подивимось, як краще зробити це.

На Дніпрі вирувала весняна повідь. Крізь зруйновані прольоти греблі з страшенною силою проривалися бурх-

ліві потоки. Високо в повітрі стояли хмари дрібнісіньких водяних бризок, в яких відбивалося сонячне проміння, утворюючи велику кількість маленьких кольорових райдуг.

— Ти добре плаваєш? — спитав мене Мельниченко.

— Добре. Я ж на березі моря виріс.

— Значить і веслами працювати умієш?

— Умію.

— Так от, зробимо так: візьмеш собі доброго помічника і поїдеш на човні до середини греблі. Звідти ми скинемо тобі кінець довгої вірьовки, яку треба протягти на бик аванкамерного моста, розташованого поблизу правого берега. Цією вірьовкою ми перетягнемо потрібні троси, на які й підвісимо містки.

Але пропливти від греблі прямо до бика моста було неможливо. Біля нього, на місці зруйнованої правобережної частини греблі, бушував водоспад, на який страшно було дивитися. Тому ми вирішили спочатку витягти вірьовку на правий берег, а потім уже перетягти її на бик зруйнованого моста. Протягти вірьовку від греблі до берега, на віддаль в кілька сот метрів, також було нелегко.

Пропливти човном поблизу зруйнованої греблі не можна було, бо потрапили б у водоспад. Треба було обійти його. Але, взявши дуже довгу вірьовку, ми не змогли б подолати сили течії, яка понесла б до водоспаду не тільки човен, а й вірьовку, що тяглася за ним. Порадившись з керівниками, вирішили взяти вірьовку завдовжки 500 метрів.

— Хто поїде зі мною? — спитав я своїх товаришів.

Першим погодився Анатолій Білоусов, молодий монтажник, що приїхав на будівництво з Уралу. Він дуже добре вилазив на висоту по вірьовці, тросах та різних шоглах, добре плавав, умів гребти веслами і я вирішив, що кращого помічника мені не знайти.

Ми сіли в човен і попливли до греблі, звідки нам спустили кінець вірьовки. Спочатку ми хотіли прив'язати її до човна, але потім передумали і вирішили держати в руках, щоб в разі потреби завжди можна було кинути її. Я сів на весла і ми швидко попливли вперед. Але коли човен вийшов на середину потоку, що мчав до водоспаду, я відчув велику втому. Човен посувався все повільніше і повільніше. Хотів було передати весла

Анатолію, який сидів на кормі і держав вірьовку, але ні на одну мить не можна було перестати гребти, бо потік поніс би човен у водоспад. Я напружував усі сили. В голові почало шуміти. Все тіло, здавалося, було залите вогнем, ноги тремтіли від перевтоми. Хотілося пити.

— Покиньте вірьовку! — кричали нам з греблі, бачачи, що човен все більше і більше відносить до водоспаду.

— Ні, — в думці відповів я. — Ми повинні подолати течію і виконати завдання.

Я глянув на свого товариша і побачив, що і він напружує останні сили, щоб удержати вірьовку. Він мовчав, але в широко розплющених очах його була та ж відповідь: ні!

З новою силою я наліг на весла і скоро відчув, що човен пішов трохи швидше. Найсильніша течія була вже позаду. Чим ближче ми підходили до берега, тим довшою і важчою ставала вірьовка, що тяглася за човном. Але тепер уже можна було прив'язати її до човна. Анатолій допоміг мені гребти, і ми, нарешті, підійшли до берега, де нас радісно зустріли всі інші члени бригади. Вони підтягли човен і швидко закріпили на березі вірьовку.

До нас підійшов парторг будівництва. Міцно потиснувши нам руки, він весело промовив:

— Моряки з вас напевно добрі будуть.

Ми сіли на пісок і закурили, дивлячись, як у повітрі повільно гойдається вірьовка, що простяглася від берега до греблі.

Наступного ранку ми приступили до виконання іншої, не менш складної роботи. Тепер нам треба було добратися до бика зруйнованого аванкамерного моста, який раніше з'єднував греблю з правим берегом. Допливти до бика на човні не можна було, бо течія тут була така сильна, що човен не слухався ні весел, ні керма. Вирішили прив'язати його до сталювого троса, намотаного на лебідку, встановлену на березі вище бика. На цей раз у човні зі мною був комсомолец Іван Саханевич, сміливий і спритний верхолаз, який згодом став одним з кращих бригадирів монтажників.

Човен зіпхнули з берега і спрямували на бика. Сильна течія підхопила човен... і пронесла мимо бика. З допомогою лебідки витягли човен на берег і, піднявши

трохи вище за течією, запустили знову. Кілька разів так робили, але безуспішно. Раз тільки човен піднесло до самого бика, але ухопитися за нього ми не змогли. Як тільки монтажники, що стояли біля лебідки, боючись, щоб човен не розбило, перестали попускати трос, човен сильним ривком відкинуло вбік.

— Андрію, подивись, як вода крутиться позаду бика! — крикнув мені Саханевич. — Якщо нас затагне туди, то неодмінно підемо в гості до риб..

Але, глянувши туди, я подумав: а що якби справді спробувати потрапити в цей коловорот, бо тоді човен, затагнутий у нього, кружлятиме на місці, поруч з биком, і течія не віднеситиме його вбік. Якщо ж діяти швидко, то коловорот не встигне перевернути човен. Я був певен, що мій помічник підтримає будь-який сміливий план, якщо цього вимагають інтереси справи. Поділився своїми думками з Саханевичем. У нього аж очі запалали бажанням швидше здійснити ризиковану операцію.

Перед тим, як восьмий раз відчалити від берега, ми попередили товаришів, щоб вони ще швидше пускали трос, коли човен опиниться біля бика. Розрахунок був правильний — ми опинилися у коловороті. Кілька разів човен крутнуло, але Іван Саханевич встиг ухопитися за залізний виступ і човен спинився. Тепер нам треба було вилізти на вершину бика. Він був гладенький і слизький. Тільки обривок якогось кабеля звисав з вершини бика. Чи міцний цей кабель, чи добре він закріплений на вершині — ми не знали. Але було ясно, що треба спробувати піднятися на вершину бика по кабелю.

— Андрію, дозволь мені першому спробувати, — промовив Саханевич. — У мене більше шансів на успіх, бо я легший від тебе.

Довелося погодитися з ним. По тонкому кабелю, покритому слизьким шаром ізоляції, підніматися було дуже важко. Але Саханевич, спритно працюючи руками й ногами, піднімався все вище і вище. Ось він уже біля самої вершини бика. Здавалося, ще одне зусилля — і він буде на вершині бика. Але, протримавшись на висоті кілька секунд, Саханевич почав повільно спускатися вниз. У човні він розповів мені, що бик наверху закруглений і ухопитися зовсім немає за що, а кабель так щільно прилягає до поверхні бика, що підсунути під нього руку не можна.

— Треба спробувати якимось інакше, — закінчив розповідь Саханевич, розглядаючи свої руки, розтерті до крові. Нелегко було йому підніматися по тонкому кабелю на висоту чотириповерхового будинку.

Але іншого способу піднятися на вершину бика не було. Тепер поліз я. Піднявшись до вершини бика, я міцно стиснув обома руками кабель і закинув ногу на вершину. Повиснувши на мить вниз головою, я зібрав усі сили і ривком викинув себе на вершину бика.

Коли я з великим зусиллям піднімався вгору, стискуючи до болю в руках кабель, мені пригадався випадок, що трапився зі мною кілька років тому під час роботи в топографічному загоні.

До загону я потрапив випадково. Виписавшись з військового госпіталю і не маючи можливості працювати за своєю старою спеціальністю (рана ще не дозволяла), я вирішив стати на будь-яку роботу, бо вже змудився без неї.

Одного разу, проходячи вулицею середньоазіатського містечка, де був госпіталь, я побачив оголошення про те, що топографічному загоні потрібні погоничі верблюдів. Так я став працівником топографічного загону...

Уже кілька днів іде загін, задихаючись від спеки, по розпеченій липневим сонцем пустелі. Повільно рухався караван верблюдів, несучи важку поклажу. Раптом один верблюд почав відставати і, нарешті, важко дишаючи, ліг на пісок. Якби дати води, він може встав би. Але води не було, а до найближчого колодязя залишалося кілометрів двадцять. Довелося покинути верблюда і рушити далі. На зупинці біля колодязя мені було наказано взяти дві бочки води і повернутися до хворої тварини. Я проїхав 20 кілометрів і знайшов покинутого верблюда. Він був уже мертвий. Виливши воду, я рушив назад.

Пізньої ночі дуже стомлений прибув я до колодязя. Загону тут вже не було. Я мав наздогнати його біля другого колодязя, за 70 кілометрів звідси, де загін стоятиме кілька днів. Я розв'ючив верблюда і пустив його, як ми робили звичайно, зупиняючись на відпочинок.

Мій куржун — мішок на 4—5 відер води, зроблений з баранячої шкіри, — дуже засох. Я прив'язав мішок до довгої вірьовки і опустив у колодязь, гадаючи вранці за допомогою верблюда витягти його з водою.

Повечерявши і випивши з котелка останню воду, я ліг спати. Прокинувся, коли вже сонце піднялося високо і немилосердно пекло. Верблюда не було, очевидно він пішов по слідах загону. Страшенно хотілося пити, але витягти з колодязя важкий куржун з водою я не міг. Пройти ж у пустелі без води 70 кілометрів я теж не міг.

Спрага дедалі більше мучила мене. І я вирішив, не витрачаючи марно часу і сил, спуститися в колодязь по вірвовці, на якій висів куржун. Спускатися було дуже важко. Найбільше я боявся, що не витримаю, посковзнуся по вірвовці вниз і здеру шкіру на руках. Тоді вже піднятися нагору сам не зможу.

Але ось мої ноги торкнулися води. Занурившись по груди у воду, я відчув під ногами дно. Тепер я можу напитися води вдосталь!

Відпочивши кілька хвилин, я відрізав куржун від вірвовки і поліз угору, напружуючи всі свої сили. Коли я виліз з колодязя і подивився навколо, мені здавалося, що кращого місця на світі, ніж оця пустеля, немає...

Щось подібне пережив я й тепер, піднімаючись на вершину бика...

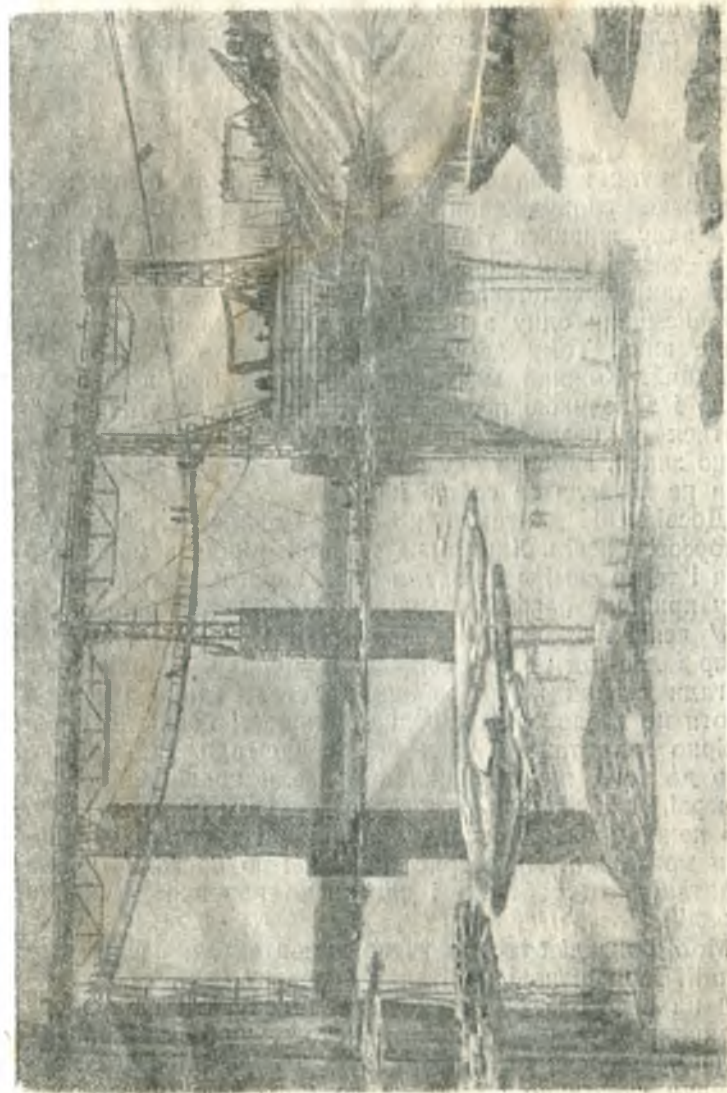
Я швидко закріпив вірвовочну драбину. По ній на вершину бика виліз Саханевич. Удвох ми закріпили на бика кінець троса, протягнутого з берега. Тепер легше було потрапити з берега до бика. Того ж дня ми перетягли на бик вірвовку, що з'єднувала греблю з правим берегом, а нею витягли туди й троси, на які було підвішено легкі містки.

На підвішуванні містків добре проявили себе наші молоді монтажники, вперше працюючи на великій висоті. Серед них була й комсомолка Марія Ньюнко, яка згодом стала одним з кращих електрозварників на Дні-пробуді. Вона не боялася працювати на будь-якій висоті. Але в перші дні Марія не мала ніякої спеціальності. Разом з своїми подругами Дашею Головань і Любою Марусиченко вона виконувала різні підсобні роботи: підвозила нам на човні пісок, цемент, заправлені бури.

Спочатку дівчата боялися плавати на човні.

— А що як човен перевернеться? — говорила Люба, дивлячись з побоюванням на бурхливу річку.

Марія перша з дівчат попливла човном до бика і піднялася на його вершину. За нею це почали робити й інші дівчата.



Підвісний міст від четвертого бика до дамби.

До 1-го травня підвісні містки було зроблено. Жартома їх називали на будівництві «чортовими містками». Вони не були ідеальним засобом сполучення між берегами, але у здобутті орденоносним колективом дніпробудівців видатної виробничої перемоги відіграли певну роль.

В МАШИННОМУ ЗАЛІ

На купи заліза й каменю перетворили фашистські недолюдки спорудження гідроелектростанції. Від машинного залу лишився тільки величезний спотворений каркас — тисячі тонн знівченого металу. Всі балки каркаса були так переплетені між собою, що, здавалося, зріж або висмикни одну з них і вся величезна маса металу впаде вниз. Тому демонтаж каркаса був надзвичайно складний. Кожний монтажник повинен був працювати уміло і з великою обережністю. Треба було уміти розібратися у безладно переплетених між собою балках, точно знати, звідки і яку балку насамперед зрізати, щоб вона не потягла за собою інші.

Досвідчені монтажники Іван Саханевич, Анатолій Білоусов, Василь Харитонов та інші пішли з моєї бригади і тепер самі працювали бригадирами, а в мою бригаду прийшло багато молодих недосвідчених робітників.

У деяких бригадах основну роботу виконували бригадир і два-три його досвідчені помічники, а інші члени бригади стояли на підсобних роботах. Такий розподіл роботи не давав бригадирові можливості повністю і рівномірно завантажити всіх членів бригади. Це призводило до того, що весь склад бригади провадив роботи по черзі. Я ж завжди намагався керувати бригадою так, щоб кожний член бригади якнайшвидше оволодів основами монтажно-майстерності. Тоді всю бригаду можна завантажувати роботою і одночасно виконувати кілька операцій.

Моїй бригаді було доручено демонтаж каркаса гідроелектростанції. Молоді нові робітники спочатку боялися працювати на висоті, а без верхолазів виконувати цю роботу не можна. Я вирішив добитися того, щоб вся бригада могла працювати на будь-якій висоті. Деякі старі монтажники скептично ставилися до мого задуму, кажучи, що не всі люди однакові, мовляв, хто народився повзати, той літати не може. Але всі молоді робітники були міц-

ними здоровими хлопцями, і я був певний, що вони скоро стануть справжніми «льотчиками» — так називали у нас монтажників-верхолазів.

Багато молодих робітників дійсно скоро подолали в собі страх висоти і поступово навчилися виконувати роботу нарівні з старими верхолазами. Але були й такі, яких, здавалося, ніяка сила не примусить вилізти наверх. Тут мені дуже допомогли дівчата, що прийшли в бригаду з самого початку нашої роботи на будівництві. Найбойовішою серед них була комсомолка Марія Нюнько, яка брала участь ще в наведенні підвісних містків через Дніпро.

Виховання характерів починалося приблизно так:

— Кравченко, а ну піднімися на цю балку і допоможи Утіну запасувати блок...

Кравченко боязко дивився вгору і не рухався з місця. Тоді я звертався до Нюнько:

— Марусю, доведеться тобі піднятися туди, раз парубок не може.

Маруся, струнка блакитноока дівчина, глузливо глянувши на парубка, швидко піднялася вгору по колоні. Незабаром вона вже перебігала по вузькій балці високо над землею, і її яскрава косинка майоріла на фоні блакитного неба. А дев'ятнадцятирічний парубок Василь Кравченко стояв на землі, переступаючи з ноги на ногу, і червонів.

— І нам, Василю, вже час братися за діло, — спокійно говорив я йому. — Ми піднімемось на сусідню балку, там теж треба запасувати блок. Ходімо.

Настрій у парубка відразу кращав. І хоч він не міг ще цілком звільнитися від страху, все-таки ліз за мною наверх, намагаючись не відставати...

Новаки, потрапляючи вперше на висоту, звичайно витрачали багато сили на те, щоб міцно триматися за що-небудь. Але з часом їх рухи ставали сміливішими і вони звикали працювати на будь-якій висоті.

Верхолази виконали велику і складну роботу по демонтажу і монтажу металевих споруд гідроелектростанції.

Партійна організація нашого управління уважно стежила за роботою моєї бригади і весь час всіляко допомагала нам. Пригадую, коли я захопився підготовкою верхолазів, секретар партійної організації сказав мені:

318424

— Хороше діло. Тільки не забувай, Євграфов, що нам потрібні справжні монтажники-верхолази, а не «верхолази» в монтажній справі.

Навчити людину без боязні лазити на будь-якій високій конструкції значно легше, ніж підготувати доброго монтажника.

Увесь свій досвід я завжди намагався передати молодим робітникам, привчаючи їх самостійно вирішувати і виконувати складні операції.

Професія монтажника не кожному дається легко. Вона вимагає великої кмітливості і винахідливості. Монтажникові дуже рідко доводиться виконувати однакову роботу двічі. За кілька років роботи на Дніпробуді моєї бригаді довелося виконувати багато зовсім різних робіт. Ми наводили підвісні мости, монтували каркас будинку гідроелектростанції, спіральні камери турбін, щогли ліній електропередач, генератори. Але навіть дуже схожі одна до одної роботи виконувалися звичайно в різних умовах і завжди вимагали до себе нового підходу, нових пристосувань. Як краще з'єднати частини конструкції, як швидше встановити її на місце з допомогою наявних механізмів — такі питання завжди доводилося розв'язувати монтажникам під час роботи. Хороший монтажник, який добре опанував основи своєї майстерності, виконує роботу, що трапилася йому вперше, так само спокійно і упевнено, як і всяку іншу, легшу, роботу.

Всі агрегати електростанції були зруйновані. З-під уламків бетону і потемнілого туфу стирчали заржавлені частини турбін та генераторів вагою в сотні тонн.

Немало довелося попрацювати нашим інженерам, щоб вирішити, з чого почати роботи по відбудованню машинного залу. Партийна організація залучила до розв'язання цього питання і всіх досвідчених монтажників.

Щоб розібрати зруйновані агрегати і очистити камери турбін, потрібні були потужні підймальні механізми. В машинному залі гідроелектростанції до війни працювали два мостові крани. Обидва вони були зруйновані і знівечені; залишки їх лежали над шахтами третього і п'ятого агрегатів. Заводи, які б могли виготовити такі крани, виконували замовлення фронту. Країна напружувала всі сили на остаточний розгром ворога.

Комуністи будівництва кинули заклик:

— Виготовимо кран на місці!

Більша частина устаткування і механізмів для оснащення будівництва в той час ще не прибула. Тому виконувати прийняте рішення було надзвичайно важко. Але труднощі не злякали нас, ми ще з більшою наполегливістю взялися за роботу.

На правому березі швидко обладнали монтажну площадку, над якою піднялися вгору багатометрові стріли потужного щоглово-стрілового крана, привезеного нами з Уралу. За допомогою цього крана почали складати важкі частини моста для нового крана. Для складання моста використовували й погнуті деталі зруйнованих конструкцій та механізмів. виправляти ці деталі було надзвичайно важко. Так, наприклад, необхідно було виправити великий вал діаметром близько 200 міліметрів. Потрібних для цього верстатів в той час на будівництві не було. Відправка вала до іншого міста забрала б у нас багато часу. А час нам був дуже дорогий.

К. І. Мельниченко, оглянувши вал, розповів нам про такий випадок у своїй роботі. На одному підприємстві потрібно було наплавити на вал шар металу. Вирішено було зробити це за допомогою електрозварювання. Коли почали наплавляти метал, вал раптом погнувся, або, як кажуть монтажники, його «повело».

— Так чому б нам не зробити так, щоб і цей вал «повело», але тільки в погрібний нам бік, — промовив Костянтин Іванович і запропонував наплавити шар металу на бугор, що утворився від викривлення вала.

Навіть старі монтажники не чули досі про такий спосіб виправлення вала і поставились до нього з певним недовір'ям. Але як тільки на бугор вала було наварено перший шар металу, вал «повело» — він виправився більше, ніж на 10 міліметрів. Наварили ще кілька шарів металу на вал. В результаті без верстата і майже без застосування фізичної сили важкий вал виправили з точністю до десятих часток міліметра. Всі були дуже раді, а старий монтажник Ілля Васильович Трубкин, який вже кілька десятків років працює на великих будовах країни, промовив: «Вік живи — вік учись»...

Ми дали слово змонтувати кран до 14 жовтня — першої річниці визволення Запоріжжя від фашистських загартників. Щоб додержати слова, треба було дуже багато працювати, бо часу залишилося мало.

Мой бригаді доручено було перетягти найбільш уціллий візок одного з зруйнованих кранів на монтажну площадку. Між краном і площадкою нагромаджено було цілі гори зруйнованого металу і уламків бетону. Перетягти волоком сорокатонний візок на віддаль близько 100 метрів було неможливо. На розбирання, а потім на складання візка потрібно було б не менше трьох тижнів. А це означало, що вчасно ми не зможемо виконати роботу і затримаємо монтаж крана.

Оглянувши візок, я переконався, що його можна відремонтувати не розбираючи. А от якби його перенести цілком?

Спокуса була велика, але велика була й відповідальність: якщо почнемо переносити візок і не закінчимо, то ще більше затримаємо роботи. Але розрахунки показали, що завдання цілком здійснимо. Керівники дільниці підтримали мене, і я розповів про свій план бригаді.

— А що коли розіб'ємо візок? — промовив хтось. Але більшість членів бригади вирішила негайно розпочати роботу.

Напроти розбитого крана ми підвісили за ригель (поперечну балку каркаса машинного залу) два потужні поліспасти і лебідками підняли візок вище завалів. На другий ригель, розташований в 11 метрах від першого, підвісили ще два таких же потужних поліспасти і також зачепили їх за піднятий візок. Ці поліспасти почали підтягувати, а перші спускати. Від цього візок почав рухатися в бік другої пари поліспастів і пересунувся на 11 метрів. Потім зняли поліспасти, що звільнилися, і перенесли їх на третій ригель, розташований ще на 11 метрів ближче до монтажною площадки, ніж другий. Так передаючи візок крана з поліспаств на поліспасти, ми поступово просувалися вперед і на четвертий день перенесли його на монтажну площадку.

Незабаром до машинного залу були доставлені мостові ферми крана, виготовлені на правобережній монтажній площадці. Почали готуватися до піднімання крана з допомогою потужних поліспаств та ручних лебідок, бо електричних лебідок не вистачало.

На початку відбудовних робіт чимало механізмів робітники склали з різних уламків. Згодом ці механізми, звичайно, були замінені новими, але в свій час вони дуже допомогли нам у відбудовних роботах.

Хто з монтажників, що прибув на будівництво незабаром після визволення Запоріжжя від ворога, не пам'ятає нашої першої кузні! Ми спорудили її біля будинку, в якому жили. В затінку від великих абрикосових дерев поставили залізний ящик, на якому влаштували щось подібне до горна. Для подачі повітря використали маленький старий вентилятор. Приводили його в рух колесом від воза, яке закріпили на спеціальному кронштейні і з'єднали пасом з вентилятором. Колесо крутили вручну, бо електроенергії на правому березі тоді ще не було. Цей «дідів віз», як ми називали свою кузню, дуже допоміг нам. Ми заправляли в ній бури, які потрібні були при наведенні підвісних містків, та інші інструменти. Працювала ця кузня недовго, бо з Уралу незабаром прибуло нове устаткування і ми збудували прекрасну кузню...

Потрібно було терміново переробити пару ручних лебідок в електричні. Двигуни були, але не було шестерень для з'єднання двигунів з приводами лебідок. Якщо ми змогли знайти серед руїн все необхідне для цілого крана, то невже тепер не знайдемо кілька шестерень?

Я зібрав бригаду і розповів про доручене нам завдання.

Після роботи ми довго ходили серед завалів, але потрібних шестерень не знаходили.

— Андрію, а може он у тій посудині ми знайдемо що-небудь, — звернувся до мене Іван Утін, показуючи рукою на зруйнований німецький пароплав, що лежав на березі Дніпра.

— Ходімо перевіримо, — відповів я, і ми удвох пішли до берега. Іван Утін недавно закінчив Орловське ремісничє училище, був здібним, тямущим робітником, і я, як тільки міг, допомагав йому оволодіти монтажною справою і стати висококваліфікованим монтажником.

Раніше я працював кілька років і на судноремонтному заводі, непогано вивчив судові механізми. Тому, зійшовши на зруйнований пароплав, я знав, де треба шукати потрібні нам деталі.

В рубці ми знайшли дуже пошкоджений рульовий привод, але шестерні всередині цього механізму були цілі. З них ми й зробили привод для лебідок. Міст крана підняли електричними лебідками, що набагато полегшило цю роботу. Потім був піднятий і врятований нами візок з механізмами.

Завдання було виконано в строк, і мостовий кран машинного залу гідроелектростанції введено в експлуатацію. З допомогою його монтажники підняли вали та інші важкі частини перших двох зруйнованих агрегатів і очистили шахти турбін. Потім почали відбудовувати спіральні камери і напорні трубопроводи.

А незабаром мала початися і найважливіша робота — монтаж нових агрегатів.

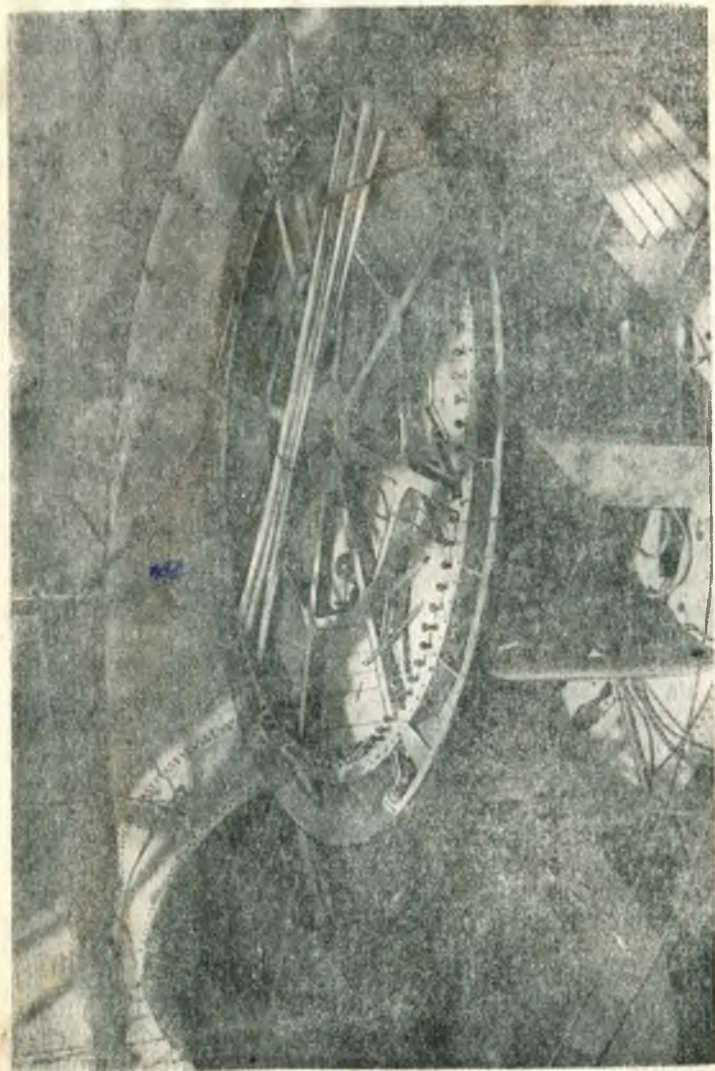
ДРУГЕ НАРОДЖЕННЯ ДНІПРОГЕСУ

Дніпробудівці завжди будуть пам'ятати, як вони боролися за перший агрегат.

Розбирання уламків старої турбіни і генератора не становило особливих труднощів, бо в нашому розпорядженні був виготовлений і змонтований нами мостовий кран. З допомогою цього крана витягли з кратера турбіни всі важкі частини зруйнованої машини.

Дуже складним був демонтаж спіральної камери агрегату — величезного залізобетонного завитка, облицьованого всередині металевими листами завтовшки до 30 міліметрів. Більшу частину цих листів, пошкоджених вибухами, треба було обрізати і замінити новими. Різали листи автогеном. Ця, сама по собі неважка, робота тут завдавала нам багато клопоту. Часто авторізальникам доводилося різати листи над головою, обсипаючи себе потоками іскор. Між листами і бетоном була прокладка з повсті, залита гудроном. Через те в камері стояв такий дим, що нічим було дихати. Але авторізальники Іван Верба і Федір Голіцин не розгубилися, вони знайшли вихід — одягли протигази і продовжували працювати.

Листи, обрізані з двох боків, несподівано могли впасти і наробити шкоди. А важили вони по кілька тонн. Потрібно було кожний такий кусок листа випробувувати якось на злам. Прив'язати лист, що висить під самою стелею, не було до чого, ставити які-небудь підпірки — не можна, тому що лист треба знімати зверху. Тоді ми вирішили запасувати через відповідні блоки трос, кінець його випустити через кратер турбіни в машинний зал і закріпити на крюку мостового крана. В кінці обрізаного з двох боків листа прорізали дірку, прив'язали трос і почали тягти його за допомогою крана. Якщо лист



Монтаж спіральної камери.

був міцний, то він не ламався, а тільки гнувся. Ми різали його доти, поки кінець його не доходив дна спіральної камери. Але були й такі листи, які від найменшого згинання ламалися і з гуркотом падали вниз.

Ще складнішим був монтаж облицювання спіральної камери.

Коли будували гідростанцію, то спочатку монтували металеве облицювання, а потім заливали його бетоном. Тепер же довелося бетонний масив, що зберігся, зсередини облицювати стальними листами. Листи, вагою до 6 тонн, треба було немов приліпити до стелі 8-метрової труби.

Таким способом облицювання робили вперше. Кожний член бригади, працюючи, проявляв кмітливість і винахідливість. В цій роботі брали участь і бригади Івана Касапова та Олександра Лебедева.

Ми, три бригадири, спустилися в спіральну камеру, щоб оглянути її.

— Що ж це таке, Андрію? Адже ми верхолази, а спустившись в це підземелля, перетворюємося в якихось низьколазів, — поскаржився мені Лебедев.

— Нічого, друже, — відповів я, — головне, щоб і в підземеллі бути на висоті.

— Щодо мене, — весело промовив Касапов, — то виходить, що я знову працюватиму за своєю старою спеціальністю!

Двадцять років тому Касапов почав свій трудовий шлях на одній з шахт Донбасу. Згодом за станом здоров'я змушений був перейти на іншу роботу. До війни він монтував домни на «Запоріжсталі». Потім воював, дійшов до Берліна, повернувся в Запоріжжя і прийшов відбудовувати Дніпрогес.

Лебедев — досвідчений монтажник. Незважаючи на свою молодість, він був завжди спокійний і урівноважений, обмірковував кожний крок у своїй роботі, проявляв велику наполегливість і завжди кожну справу доводив до кінця.

Конструкторський відділ управління дав нам проект підготування і встановлення листів. Це дуже полегшило нам роботу, але під час виконання її доводилося й самим багато що продумувати і поліпшувати. Допомогаючи один одному, ми успішно справилися з найважчими операціями по монтажу облицювання.

Особливо важко було встановлювати носок спіральної камери. Привезли його на будівництво з запізненням, тому необхідно було якнайбільше скоротити час на встановлення його.

— Треба за дві доби виконати цю роботу, — сказав моїй бригаді начальник дільниці.

Я продумав увесь процес роботи і переконався, що вручну ми не зможемо виконати її в строк. Треба використати мостовий кран.

До носка приварили скоби і за допомогою крана почали піднімати його і заводити на місце. Але скоби не витримали і носок скотився на дно камери.

— Нічого не вийде! — промовив машиніст крана. — Покиньте цю вигадку та рухайте потихеньку вручну.

«Рухати потихеньку вручну» деталь складної конфігурації і великої ваги (близько 8 тонн) було, звичайно, нелегко. Вирішили знову зачепити краном носок тільки не за скоби, а за дірки для болтів. Правда, це не так зручно робити, але зате була гарантія, що носок уже не обірветься.

— Морока з вами, — бурчав машиніст, але допомагав нам як тільки міг, бо розумів усю важливість і терміновість роботи.

Внаслідок наполегливої роботи бригади і крановщика завдання було виконане не за дві доби, а за 10 годин.

На монтажній площадці машинного залу в цей час комплектували деталі потужної турбіни, монтували величезний ротор генератора.

Разом з досвідченими монтажниками працювали й дівчата, які зовсім недавно замінили сапи на різні монтажні інструменти. З величезною старанністю підготувляли вони деталі для монтажу, очищаючи їх від бруду і змиваючи з них захисну фарбу. Серед них особливо добре працювала Надя Мінакова, удостоєна згодом урядової нагороди. За короткий час дев'ятнадцятирічна дівчина стала хорошою свердляркою, оволоділа основами монтажної справи. Могутній розмах роботи на будівництві захопив і її. Беручи участь у монтажі ротора, вона бачила, як з окремих кусків металу, частина яких пройшла і через її руки, складається величезний ротор вагою понад 30 тисяч пудів. А ротор — це тільки частина агрегату.

Час монтажу обчислювався не тільки днями, а й годинами. Бригади Михайла Дерипалка, Івана Касапова, Павла Недайхліба, змагаючися між собою, добивалися успіху за успіхом.

Ось уже статор турбіни обвив величезний сталевий завиток, відбудований нашими руками. В кратер турбіни опустили робоче колесо. Став на своє місце і ротор генератора...

Постійну допомогу в роботі нам подавала партійна організація будівництва. Партійний комітет завжди знав, як працює бригада, допомагав якнайкраще організувати роботу, проявляв велике піклування про кожного робітника.

Вдень і вночі на агрегаті можна було побачити начальника Дніпробуду Ф. Г. Логінова. Найскладнішими монтажними операціями особисто керував начальник «Гідромонтажу» К. І. Мельниченко.

Восени 1946 року, коли було закрито останні донні отвори в греблі, вода Дніпра увійшла в аванкамеру. Тут ми приготували їй один шлях — у турбіну!

Перший агрегат було підготовлено до пуску на початку січня 1947 року, майже на півроку раніше, ніж це намічалось за графіком. Ми змонтували б агрегат ще швидше, якби не «зворушлива допомога» представників американських фірм. Вони весь час втручалися в нашу роботу і, просто кажучи, заважали нам.

Ми були впевнені, що наші заводи, переключившись після війни на мирну продукцію, зможуть дати для Дніпрогесу агрегати, які будуть кращі від американських. Наші надії справилися. Агрегати для другої черги Дніпрогесу були виготовлені на вітчизняних заводах за проектами радянських інженерів. Своїми експлуатаційними якостями вони стоять набагато вище від американських, не кажучи вже про те, що вони зручніші і в монтажі.

3-го березня 1947 року перший агрегат прийняв промислове навантаження. Це був радісний день, день другого народження Дніпрогесу.

Через день на будівництві відбувся багатолюдний мітинг. Вождь радянського народу Йосиф Віссаріонович Сталін палко поздоровив будівельників з виробничою перемогою. Біля машинного залу уже діючої гідроелектричної станції зібралися тисячі людей. З радісним хвилюванням



Складання каркаса будинку гідроелектричної станції із службового моста

дивилися вони на бурхливий і пінистий потік води, який викидала працююча турбіна. А у весняному повітрі урочисто лунали слова телеграми великого Сталіна:

«Поздоровляю робітників, інженерів, техніків і службовців Дніпробуду з виробничою перемогою — завершенням основних робіт по відбудові Дніпровської гідроелектростанції імені Леніна і пуском у роботу першого агрегату потужністю 72 тисячі кіловат.

Партія й Уряд надають особливого значення найшвидшій відбудові Дніпровської гідроелектростанції — творіння і гордості нашого народу.

Успішна відбудова Дніпрогесу показує, що радянський народ сповнений рішучості найшвидше загоїти рани, завдані війною, і забезпечити дальші успіхи нашої Батьківщини.

Перед вашим колективом стоїть нове серйозне завдання: змонтувати і пустити в 1947 році другий і третій агрегати, закінчити відбудову греблі, шлюзу й відкрити наскрізне судноплавство в навігацію цього року і в дальшому завершити цілковиту відбудову Дніпровської гідроелектростанції.

Бажаю вам дальших успіхів.

И. СТАЛІН».

Цього ж вечора над Дніпром запалилось багато нових вогнів. Вони кликали нас іти вперед по шляху, вказаному вождем.

ВОРОТА В МОРЕ

З великим піднесенням колектив дніпробудівців виконував тепер завдання, поставлене великим вождем — поряд з пуском другого і третього агрегатів завершити відбудову шлюзу і відкрити в 1947 році наскрізне судноплавство по Дніпру.

Мені не довелося бачити Дніпрогес до війни. Вперше я побачив його в руїнах. Але навіть і тоді можна було скласти уявлення про величність його споруд і про гігантську працю, вкладену в нього радянськими людьми.

Колись у дитинстві я прочитав книжку про Дніпро. Мені добре запам'яталися оповідання про страшні пороги, що перегородили велику річку, і про сміливих лоцманів, що проводили через ці пороги баржі й плоту. Сильні люди з сивими бородами безстрашно ставали до поєдинку з розлютованими потоками води, що кидали їх утлі суденця в різні боки, погрожуючи розбити об гострі камені. Часто ці поєдинки кінчалися загибеллю сивобородих сміливців. На зміну їм приходили такі ж сміливі сини й онуки. А пороги все шуміли й шуміли...

Так тривало багато сотень років. Але ось до Дніпра прийшли радянські люди. Виконуючи заповіді великого Леніна, вони вирішили приборкати бурхливу річку і примусити її служити людині. Мені здавалося тоді казкою оповідання про будівництво кілометрової греблі заввишки, як десятиповерховий будинок. Таких будинків я тоді ще не бачив. Але мені не раз доводилося з друзями споруджувати на невеликих струмках гатки, які були набагато нижчі від найменшої сільської хати. Але й таку гатку нелегко було зробити. Я знав, як важко перегородити воді шлях. Вона завжди знаходила щілини і, бувало, за кілька секунд зносила всю гатку, яку ми робили кілька днів...

Пізніше я дізнався, що гребля на Дніпрі — це не казка. Люди дійсно збудували на Дніпрі величезну греблю. Високо піднята вода затопила страшні пороги і привела в рух потужні турбіни величезної гідроелектростанції.

Через збудований шлюз на північ і на південь по Дніпру пішли пароплави, яким уже не страшні були гострі камені порогів.

Шлюз, як і всі споруди гідроелектростанції, був зруйнований фашистськими загарбниками. В купу руїн перетворено будинок керування механізмами, зруйновано міст через шлюз. Глибоко на високому дні камер лежали величезні стулки металевих воріт.

Кожна стулка важила до 150 тонн, тому підймання їх було дуже складною і важкою роботою. Недаром цю роботу було доручено кращим бригадам монтажників. Піднімали стулки за допомогою потужних поліспастів і гідравлічних домкратів. Всі ці механізми повинні були працювати погоджено. Збільшення навантаження на

одну групу поліспастів могло призвести до обриву тросів і аварії.

Перед початком робіт по підніманню стулок я нагадав товаришам про один випадок. Для наварювання ферм моста потрібно було встановити 15-метрову металеву шоглу. Було проведено всі підготовчі роботи. За допомогою електричної лебідки почали піднімати шоглу. Але коли шогла була піднята вже наполовину, виявилось, що дальшому просуванню її заважатиме виступ бетонної стіни. Треба було негайно зупинити лебідку. Було дано сигнал. Але монтажник, що стояв біля лебідки, розмовляв в цей час з сторонньою людиною і не помітив сигналу, а шум лебідки заглушував наш голос. Лебідка не була зупинена, шогла уперлася у виступ, трос лопнув і шогла полетіла вниз. Так через неухважність однієї людини пропала праця цілої бригади і сталася аварія...

Всі бригади, яким доручено було піднімання шлюзових воріт, працювали погоджено й чітко. Уміло керував монтажниками виконавець робіт Поляков. Внаслідок такої організації роботи всі стулки воріт підняли за короткий час і без будь-яких ускладнень.

Від вибуху і падіння стулки воріт дуже погнулися. Як вирівняти їх? Коли ми спитали про це інженера нашого конструкторського відділу, він сказав:

— Металева клепана конструкція вагою до 150 тонн деформувалася. Отже, треба її розібрати на частини, вирівняти їх і скласти знову. Здається, це ясно всім.

Але старому монтажникові Федору Івановичу Баринову це не було ясным.

— Так і до осені провозимося, а товариш Сталін сподівається, що ми на початку літа пароплави пустимо по шлюзу, — заявив він.

— Що ж ви пропонуєте? — спитав його інженер.

— Вирівнювати стулки цілими!

— Не забудьте, що це не пічна заслінка.

— Будемо виправляти стулки цілими, — упевнено повторив Баринов.

Старий монтажник не кидав слів на вітер. За своє життя він виготовив і склав тисячі тонн металевих конструкцій і добре знав, яке завдання брав на себе. Присутній при цій розмові секретар партійної організації монтажного управління М. П. Гарєєв спитав Баринова:

— А як ви, Федоре Івановичу, думаєте виконати цю роботу?

Баринов підійшов до бетонної стіни шлюзу і показав на заглибину в ній.

— В цій заглибині, — відповів він, — вміщується стулка, коли ворота шлюзу відкриті. Вона зроблена точно за формою стулки і ми скористаємося нею для виправлення стулки.

— Добре придумано, — сказав Гарєєв.

— А вас, — звернувся він до інженера, — прошу подати товаришеві Баринову необхідну технічну допомогу.

Монтажники палко взялися за роботу. В стіні, по всій довжині заглибини, пробурили кілька десятків отворів і забетонували в них потужні скоби, а потім з'єднали їх гвинтовими стяжками з погнутими місцями стулки. Щоб легше було виправляти стулку, в деяких місцях її розклепали розкоси і балки. Стяжками тягли окремі частини стулки до стіни, а інші частини стулки, навпаки, відштовхували від стіни спеціально встановленими домкратами. І от, нарешті, стулка цілком випрямилася.

Завдяки способу, запропонованому Бариновим, всі стулки воріт було швидко виправлено. Зекономлено тисячі робочих годин і десятки тонн металу.

Весною 1947 року шлюз був у центрі відбудовних робіт на Дніпробуді. На відбудові шлюзу працювали кращі бригади монтажників і будівельників. Кожний робітник намагався зробити якнайбільше і вишукував нові способи прискорення робіт. Так, наприклад, потрібно було пересунути на півтора метра стулку воріт, яка стояла на високих клітках. Запропоновано було стулку опустити, пересунути до місця встановлення і знову підняти на клітки. Монтажник Олександр Лебедев вирішив виконати роботу інакше — пересунути стулку, не знімаючи з кліток. На клітки поклали пакет з рейок, а на нього — котки з невеликих валиків, використаних раніше на перекочуванні мостів. Стулку підтягували поліспастом, і вона легко посувалася на місце. Так, здійснюючи раціоналізаторські пропозиції робітників, ми за короткий час виконували трудомісткі роботи.

Поруч з нами, монтажниками, на відбудові шлюзу працювали бетонниці. Коли моя бригада монтувала кон-

струкції нового моста через шлюз, вони раз у раз підганяли нас.

— Ей, хлопці, щось довго ви з своїми залізяками возитесь. Пора вже бетонувати міст, — чули ми їх запальні голоси.

Це були дівчата з комсомольсько-молодіжних бригад Поліни Шило, Лізи Недякіної, Паші Коробової. З ними нам доводилося зустрічатися і на інших ділянках.

В 1946 році комсомольська організація будівництва мене і Коробову послала у Київ на нараду молодих новаторів виробництва України. Там ми зустрілися з перевелими людьми Донбасу і Криворіжжя, Харкова і Дніпропетровська.

Ніколи я не забуду задушевних бесід з керівниками партії та уряду республіки. Багато корисного дали нам ці бесіди.

Велику роль у відбудові шлюзу відіграли комсомольські пости. Не постачали нам вчасно матеріали, не подавали кран або паровоз — про всі такі неполадки ми повідомляли чергових на посту, добре знаючи, що негайно буде вжито належних заходів для усунення хиб. Велике значення мали плакати і сатиричні листівки, що їх випускали комсомольські організації. Вони допомагали поширювати досвід стахановців, викривали хиби в роботі і сприяли політичному й культурно-технічному зростанню робітників.

Шлюз було відбудовано в строк. Завдання великого Сталіна про відкриття наскрізного судноплавства по Дніпру в навігацію 1947 року виконано! 8-го червня, після шестирічної перерви, шлюз знову введено в експлуатацію. З радісним хвилюванням дивилися ми, як наповнювалися водою величезні камери, як одні за одними відкривалися потужні ворота Дніпровського шлюзу, пропускаючи перший пароплав.

— Ворота в море відкрито! — радісно пролунав чийсь схвильований голос.

Наприкінці року введено в експлуатацію другий і третій агрегати Дніпрогесу. Перша черга гідроелектричної будівництва була відбудована!

Радянський уряд високо оцінив працю дніпробудівців. Сотні робітників, інженерів і службовців будівництва були удостоєні урядових нагород, а будівельно-монтажне управління «Дніпробуд» нагороджено орденом Леніна.

ШИРОКІ ШЛЯХИ

Крізь широкий застлений еркер, що простягся вздовж усього фасаду будинку гідроелектричної станції, в машинний зал вливалось сонячне світло. Яскраві промені грали на гладкій підлозі, викладеній метлахською плиткою, на блискучій мармуровій доріжці, що біжить уздовж еркера, на сріблястих кожухах потужних гідроагрегатів. На більшості машин, на генераторах дзеркальним блиском сяяла марка заводу «Електросила» ім. Кірова. Турбіни виготовив колектив заводу ім. Сталіна.

Робота агрегатів показала, що наші вітчизняні машини набагато кращі від американських.

...Внизу, коло підніжжя будинку гідроелектричної станції вилася й пінилася розбурхана турбінами вода. Вона немов кипіла, нагріта на якомусь величезному підводному вогнищі. Важко було повірити, що ще не так давно тут тихо текла дніпровська вода, в якій відбивався не прекрасний будинок гідроелектричної станції, викладений з рожевого вірменського туфу, а чорні купи знівченого металу й каміння.

Ми в машинному залі. З вікон його видно величезну греблю. Вона високо підноситься над водою, над гранітними скелями, які в порівнянні з нею здаються такими маленькими.

В обидві сторони по асфальтованому шосе, прокладеному на греблі, мчать автомашини.

З правим берегом гребля з'єднана мостом, ферми якого пофарбовано в сріблястий колір. В монтажі цього моста брала участь і моя бригада.

Міст почали складати на місці, застосовуючи дерев'яні підмостки. Потрібно було багато лісоматеріалу, а його тоді на будівництві не вистачало. Ждати, доки підвезуть лісоматеріал, — значить затримати спорудження моста, затримати всі будівельні роботи. Тоді наші інженери під керівництвом К. І. Мельниченка, зваживши на всі наші можливості, вирішили скласти міст на березі і потім перекотити його на місце. Так і зробили. Цим ми зекономили будівництву кілька тисяч кубометрів деревини.

На монтажі моста мені довелось керувати комплексною бригадою, створеною з ініціативи нашої комсомольської організації. До комплексної бригади ввійшли

бригади складальників, клепальників, свердлярів, теслярів.

Раніше кожна з цих бригад іноді не зважала на завдання інших бригад, дбаючи лише про свою роботу. Крім того, не вистачало дощок, щоб зробити наскрізні підмостки по всій довжині моста. Розбирати ж і переносити їх на нове місце іноді не можна було, тому що залишалися недоробки.

Комплексна бригада послідовно виконувала повний цикл роботи, поступово просуваючись вперед, а підмостки, що ставали непогрібними, теслярі швидко перенесли на нове місце. За ними відразу йшли складальники, які забезпечували фронт роботи свердлярам. Після свердлярів ішли клепальники, які й завершували всі роботи.

Один час у нас затримувалося клепання, бо в бригаді мало було досвідчених клепальників. Тоді на цю роботу стали два старі клепальники Ілля Трубка і Федір Потапенко. Трубка узяв собі в підручні недосвідченого молодого робітника і в процесі роботи навчив його клепати. Ілля Трубка та Федір Потапенко з своїми підручними, працюючи по-ударному і змагаючись між собою, виконували в бригаді всю роботу по клепанню.

Велику допомогу весь час подавав бригаді старший виконавець робіт комуніст Б. Е. Янчевський. Незважаючи на обтяженість своєю роботою, він знаходив час і для того, щоб порозмовляти з кожним робітником, роз'яснити йому все потрібне. Після його бесід кожний з нас ясніше уявляв собі своє завдання і завдання бригади, яке було частинкою роботи по відбудові Дніпрогесу, частинкою роботи по виконанню п'ятирічного плану відбудови й розвитку народного господарства нашої країни.

Міст було збудовано в строк.

В життя кожного з нас відбудова Дніпрогесу ввійшла яскравою незабутньою сторінкою. За самовіддану героїчну роботу на відбудові Дніпрогесу сотні будівельників і монтажників нагороджено орденами і медалями.

Відзначена і моя скромна праця — Радянський Уряд нагородив мене орденом Леніна. Я докладу всіх сил, щоб виправдати цю високу нагороду своєю чесною самовідданою роботою на нових будовах комунізму.

Дні, які ми нині переживаємо, особливо хвилюючі і знаменні. В 1950 році наша радянська Батьківщина роз-

почала великі будови комунізму — спорудження гігантських гідроелектростанцій на Волзі в районі Куйбишева і Сталінграда, Головного Туркменського каналу, Каховського гідровузла. Спорудження цих гідроелектростанцій є складовою частиною велетенського за своїми масштабами і розмахом сталінського плану перетворення природи.

Широкі шляхи лежать попереду!



ЗМІСТ

	Стор.
Урал — Україна	3
Перші кроки	7
Шлях через Дніпро	9
В машинному залі	16
Друге народження Дніпрогесу	22
Ворота в море	28
Широкі шляхи	33

Редактор *М. Доценко*
Техредактор *І. Міневич*
Коректор *Г. Афоніна*

АНДРЕЙ ЕВГРАФОВ. На востановлении Днепрогэса
(На украинском языке)

БФ 00553. Зам. 314. Обсяг: $\frac{9}{16}$ папер. арк.; 1,85 друк. арк.; 1,9 обл.-
вид. арк. Формат паперу $84 \times 108 \frac{1}{32}$. Здано до складання
5/XI 1950 р. Підписано до друку 15/II-1951 р. Тираж 5000.
Ціна 1 крб. 15 коп.

Друкарня кол. школи ФЗУ Укрполіграфвидаву при Раді Міністрів УРСР
Київ, Золо оворітська, 11