

МОСТАМ - НАДЕЖНЫЕ ОПОРЫ, ПОТОМКАМ - ПАМЯТИ МОСТЫ

СУДЕБНОЕ РЕШЕНИЕ В НАСКОРО СОСТРЯПАННОМ «ДЕЛЕ» КОРЕЙЦА АНА БЫЛО В ТЕ ВРЕМЕНА ОБЫЧНЫМ. ОБВИНИЛИ НИКОЛАЯ ПО 58 СТАТЬЕ — КОНТРРЕВОЛЮЦИОННЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ. КАК РЕЗУЛЬТАТ — 10 ЛЕТ ЛАГЕРЕЙ.

И НАЧАЛИСЬ ЭТАПЫ, ВАГОНЫ, ПЕРЕГОНЫ, ВНАЧАЛЕ В КАЗАХСТАН ОТПРАВИЛИ, В КАРАГАНДУ, ОТТУДА СУДЬБА В СИБИРЬ ЗАБРОСИЛА. И УЖ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ТОМСКА, В 1939 ГОДУ ПОПАДАЕТ ОН В АРХАНГЕЛЬСКУЮ ОБЛАСТЬ. СНАЧАЛА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ВЫЧЕГДУ, НО НАЧАВШАЯСЯ ВОЙНА ВНЕСЛА СВОИ КОРРЕКТИВЫ, СТРОИТЕЛЬСТВО ВЫЧЕГОДСКОГО МОСТА «ЗАМОРАЖИВАЕТСЯ», И ВСЕ СИЛЫ ПЕРЕБРОСИЛИ НА НОВЫЙ ОБЪЕКТ — МОСТ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНУЮ ДВИНУ.

ТАК КОРЕЕЦ АН И ПОПАЛ В КОТЛАС. С ПЕРВЫХ И ДО ПОСЛЕДНИХ ДНЕЙ СТРОИТЕЛЬСТВА ОН ЗДЕСЬ С МНОГИМИ ТЫСЯЧАМИ ТАКИХ ЖЕ, КАК И ОН. КОГО ЗДЕСЬ ТОЛЬКО НЕ БЫЛО! И ФИНЫ, И ПОВОЛЖСКИЕ НЕМЦЫ, И ВОЕННОПЛЕННЫЕ, С КОТОРЫМИ ОБХОДИЛИСЬ — НЕ ПРИВЕДИ ГОСПОДЬ КАК.

Это лишь небольшой отрывок из материала А. Кореина об истории строительства железнодорожного моста через Северную Двину, о людях, которые построили его. Очерк «Мостам — надежные опоры, потомкам — памяти мосты» читайте на 2-й странице номера.



Война — суровое время, шкоро не шадла — ни тех, кто на фронте сражался, ни тех, кто в тылу работал. Мост через Северную Двину необходимо было стране как воздух. Ведь по только что выстроенной Печорской железной дороге из глубинки и военную продукцию с эвакуированных заводов, и технику, и нефть, и уголь везти нужно.

(Начало на 1-й стр.).

— Тук... у-тук... у-тук... у-тук... — отстучал последние аккорды компрессор.

— Все — хана, теперь бугор даст прикурить — отрезал Михалыч.

— За ночь починить нужно... Успеем ли? — Должны, иначе всем крашк! — испуганно переговаривались мужики.

— И то верно — заключил кто-то.

Ночь, как назло, выдалась морозной, градусов 40, не меньше. Тут с металлом много не нарабатываешь. Рукавники мешают, а не снимаешь. Хоть и развели костер, но проку от него мало. Торопились, только б к утру управиться. Не жалеи ни своих сил, ни себя. Какова же была радость вконец измученных людей, когда с первыми отблесками зарождающегося на востоке дня, компрессор, чихнув раз, другой, наполнил тягостную тишину своим привычным булькающим рокотом.

— Успели, — вытирая ветошью замасленные руки, облегченно, в то же время торжественно произнес Михалыч.

— Успели, — почти крикнул Пашка — шульный, с перепачканным носом парнишка, не весть за что заработавший 10 лет лагерей, тот самый, что час назад голыми руками на морозе собирал клепаны. И тут же, словно цепная реакция, ликование и радость охватили всех. Усталости как не бывала. Прихлюпывая, притопывая, приседая, насколько это могли позволить длинные голенища валенок, люди пустились в пляс. Суровое наказание не заставило бы себя жалеть, не успели они к утру отремонтировать агрегат. Мужики лихо выплывали на дощатых настилах между опорами будущего моста. Моста, о котором потомки скажут, что построен он на костях.

Со стороны могло показаться, что труппа экибристов цирка, одетая в эвковские стеганные ватники, отработавшая смертельный номер, расквашивая шаткие подмости на двадцатиметровой высоте.

Номер и в самом деле оказался смертельным. Промерзшая насквозь и надломленная еще накануне под тяжестью монтируемой на ней фермы, деревянная поперечная балка не выдержала. Край части настила сорвался с бетонной опоры и накренился, сбросив тех, кто находился на нем. Пять человек лежали внизу. Был среди них и Пашка.

Видавший виды Михалыч — враг народа с подачи соседствозавистника, ээк, отмотавший почти половину назначенного ему десятилетнего «исправления» и сменивший не одну зону, он, человек пересекший всю страну от казахстанских степей до Крайнего Севера, насмотревшийся за свою одиссею и не того, и то не смог сдержаться слез.

Короток зимний день, быстротечен. Глядишь, только рассвело, а уже смеркается. По нуру, под монотонный скрип полозьев тащится полуголая лошаденка. Лишь время от времени, с уже отсчитанным бесконечными шагами ин-

тервалом, ствол автоматом вивается в затылок грубое: «Пшел, чего тащишься, не на смотриная поди!». Злой окрик конвоя мгновенно возвращает из призрачных воспоминаний необратимо ушедшего прошлого в морозную реальность январского вечера. И тут же, то ли от обиды, то ли от бессилия, покоившийся до сих пор в очконевших руках свободный конец поводьев сухим, словно пистолетный выстрел, щелчком обрушивается на заиндевший круп сивой. На какое-то время процессия, состоящая из двух охранников, пары заключенных с лопатами да лошади, запряженной в сани, ускоряет ход.

Серафима, как окрестили эзки давно разменявшему третьи десятки лет кобылу, помимо работы по хозяйству, возила и покойников. Сколько хохок сделала она, отвозя к последнему пристанищу оде-

ВРЕМЯ И СУДЬБЫ

«Ангелы» шли напрямик к нему.

— Твоя фамилия Ан? — спросил усадый в шляпе и сером нараспашку пальто, видимо, бывший за главного.

— Следуй за мной. — не дожидаясь ответа на первый вопрос, закончил он.

Два других спутника уса того шли по бокам от Николая на расстоянии вытянутой руки. На привокзальной площадке их уже поджидала черная «Эмка».

С теми, кто попал на строительство моста как спецпереселенцы, обращались поначалу довольно сносно. И кормили прилично, и надзора не было. Но потом все изменилось, и стали переселенцы теми же заключенными, а то и хуже. Даже после реабилита-

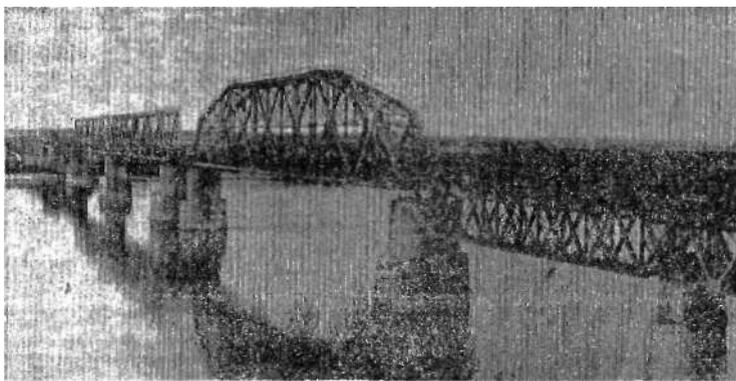
— Кусать (кушать) буду, — ответил он.

Рассказал об одном случае и Николай Ан.

— Обед привозили нам прямо на объект, на подводах, запряженных лошадьми. Там, на деревянных подмостках поста и ели. Обычно все спокоейно обходилось. А однажды случилось то, что никак не забыть. Баланду уж раздавать стали, людей тьма скопилась. Подмостья-то и не выдержали. И люди, и лошади — все вниз полетело. Сколько тогда человек погибло — неизвестно, потому как и не считал никто. Жизнь человеческая низко цениться... Со скотом лучше обращались. А еще, припоминает Николай:

— Был у нас начальник

МОСТАМ - НАДЕЖНЫЕ ОПОРЫ, ПОТОМКАМ - ПАМЯТИ МОСТЫ



ревневших, одетых не всегда даже в нижнее белье, ко всему уже безразличных пассажиров? Не счастье.

Кладбище, можно ли назвать этим словом место захоронения заключенных Печорлага, умерших от голодного истощения, травм, бесчисленных, никем и ничем, кроме выдаваемого иногда аспирина, не лечимых болезней? Находилось оно километрах в двух от зоны, где за колючей проволокой возводился объект особой важности — железно-дорожный мост через Северную Двину. Сейчас на месте захоронения стоят цеха деревообрабатывающего комбината. Тогда же там было голое поле, на которое и свозили покойников.

Зимой трупы бросали прямо в снег. По весне, когда мертвцы оттаивали, голодные псы растаскивали их на части, оставляя после себя лишь обглоданные кости. По воспоминаниям свидетелей тех лет, люди умирали десятками ежедневно.

Состав только-только подали к перрону, паровоз, время от времени выпуская из своего чрева клубы пара, стоял в ожидании, готовый по первому свистку тронуться в путь.

Николай, как окрестили корейца на русский манер, учился в Москве. Он еще с полчаса назад пришел на вокзал. Какое-то тревожное, настаивающее чувство жило в нем в течение трех последних дней. И было отчего. Шел 1937-й год.

Трое в штатском появились внезапно. Сказать точнее, так просто вынырнули из клубов пара, окутавших перрон возле ближайшего к паровозу вагона.

— Ну прямо как ангелы, — пронеслось, в голове Николая.

чип покидает место высылки им запрещалось.

Жили люди в наспех построенных бараках, человек по 50, а то и больше. На всю хибару — две печурки, и когда случались довольно частые в этих краях морозы, так каждый старался любой ценой поближе к печке пристроиться. Спать приходилось на матрацах, набитых соломой. Ладно, что хоть еще одеяльца давали. Зимой же спали не раздеваясь, и поэтому вши были делом обычным. Избавлялись от них так: садилась на печи и прислонялась головой к раскаленной трубе, насколько это возможно. Помогало.

Голодные, вконец измученные люди падали прямо на ходу. Упадёт кто, подберут, кинут на тракторные волокуши или в телегу — и все. Никто потом и не вспомнит. Вот один из эпизодов, рассказанный женой Николая Ана — Валентиной.

— Когда начиналось строительство моста, мы с родителями жили в своем доме, возле самой зоны. Заключенных всякий раз мимо нас проводили. Я тогда еще молодойкой была, но хорошо помню, как однажды заключенный-немец из строя выбежал — и к нам на крыльцо. Забежал в холловый коридор, схватил с полки кринку с молоком и стал жадно пить.

Я поначалу-то испугалась сильно и закричала. Конвоир вбежал и хотел уж было ударить его прикладом. Но нам с мамой жалко того человека стало. Еле упростили охранника, чтобы дал ему допить. А когда он его выводит, стал, увидели мы, что у заключенного за пазухой, из под ватника, дохлая крыса торчит. Задеревенела вся, хвост, как вила.

— Зачем она тебе? — спросил конвоир.

лютой, и фамилия у него подхожащая — Самодуров. Так вот, ходил он постоянно с мазузером на боку, порядки навел. Не дай Бог, хоть даже маот от кого услышит, бедный будешь.

В 1944 году пошла работать на мост и Валентина, вольнонаемной оформилась. Мост тогда уже выстроен был, но его еще долго до ума доводили. Клепальницей работала. Там-то с Николаем и познакомилась. А в 1947 году после досрочного на год освобождения Ана они поженились. С той поры и живут вместе. Детьки выросли, сын в звании подполковника. Внучки есть. Что еще старикам нужно? Вроде все хорошо. Вот только воспоминания иногда тревожат.

Темпы, которыми строили мост, поражают и сегодня. Меньше чем за два года поставили. Перекрытия пролетов во временном исполнении, деревянными фермами Гау выполняли. Требовалось изготовить 19 таких ферм. Новое, по сути, дело за 20 (!) дней освоили. Собирали их на месте, прямо на настилах между опорами, а не на стройдворе, как бывает обычно. Сразу же и устанавливали.

Весьма интересен тот факт, что железобетонные опоры для моста были изготовлены из стали ДС (Дворец Советов), предназначавшейся для строительства в Москве еще в довоенные годы грандиозного сооружения. Война нарушила планы гигантоманов. Сталь нашла другое, более рациональное применение. Но железобетонные блоки для Дворца Советов не соответствовали тем, что были необходимы под опоры моста. Пришлось погнать их под нужные размеры. Деталось это вручную, зубилом.

Трудно было, но мост строился. И вот в августе 1942 года пошли через Северную Двину первые поезда. Шли эшелоны на запад, туда, где гремели бои, где грузы эти ждали.

Мост уже числился в разряде действующих, но еще целых три года он реконструировался и совершенствовался. Лишь в 1945 году государственная комиссия подписала акт окончательной приемки сооружения.

В этом же году прибыла в Котлас специальная часть войск НКВД по охране железных дорог. Был в ее составе и Григорий Олейников, тогда еще совсем молодой парнишка. Вот уже 35 лет, как он ее возглавляет.

Деревянные фермы Гау, что стояли со дня постройки моста, в 50-х годах стали постепенно заменяться на металлические. Тогда даже скорость поездам ограничивали на мосту до 40 километров в час. Подстраховывались. А то как же, ведь объект имеет стратегическое значение.

Судите сами. Что произойдет, если, не приведи Господь, мост по каким-либо причинам закроется? Останутся без сырья, а значит, и окажутся на грани остановки многие крупнейшие заводы, и комбинаты, такие, как Череповецкий металлургический.

Ежедневно через мост проходит чуть меньше сотни составов. И тут уж, что ни говори, за ним нужен глаз да глаз.

Обслуживание моста и контроль за его состоянием возложено на ПЧ-26, в составе которой есть специальная бригада — мастер, пять обходчиков и шесть ремонтников. Ежегодно меняют мостовой брус, рельсы. Одним словом, следят, чтоб все в порядке было. И тфу, тфу, поломок каких или аварий не случалось. Красят мост также каждый год. Покраска — дело хлопотное. Пока красить металлическую конструкцию длиной почти в километр, месяца три пройдет. А та часть, с которой красить начинали, опять уж покраски требует. И так без конца. Осмотром подвижного состава занимаются осмотрички.

Раньше для этого использовали собак. Сейчас, когда установлены высокие мачты с мощными прожекторами, такой надобности нет. Достаточно стрелков по обеим сторонам. Помимо прочего, имеется и охранная зона по берегам, которая также надежно защищена. Не мог припомнить Григорий Григорьевич Олейников случая диверсии или чего-нибудь в этом роде.

— Нет, попытки проникновения, конечно, были, но либо по недоразумению, либо пьяный забредет. Был однажды случай, когда у проходящего поезда отвалилась автошпелка, могла произойти авария, но обходчики вовремя заметили. Случались и загорания настила, когда проводники выбрасывали горящие угли. А в 1964 году, попав между двух близстоящих опор, потерял крушение паровоз. Разбился напрочь, а мосту хоть бы что. Тогда вроде без жертв обошлось, а вот когда в 30-х фермы меняли, один монтажник сорвался и погиб.

Слушал я Григория Григорьевича, а перед глазами невольно представлялись картины прошлого, знакомого лишь по книгам, фильмам да рассказам стариков.

Дохлая лошаденка, похоронная команда с лопатами, боковые псы с облезлыми головками и люди в стеганых ватниках, чьими руками выстроен мост. Мост, которому суждено, пережив нас, служить потомкам.

А. КОРЕПИН.
На снимке: Николай Ан (1 стр.) — один из тех, на чью долю выпало строить мост. Мост через Северную Двину.
Фото В. Гагарского.