

Досье

Я долгое время работал у Сергея Павловича Королева, разрабатывал конструкции космической техники. Моим кумиром с институтской скамьи был Сергей Владимирович Ильюшин. Мне нравились его конструкции как военных, так и гражданских самолетов, я всегда внимательно следил за новыми разработками и восхищался ими.



100 пятерок к 100-летию Котласа

Продолжаем оценивать успеваемость котласских школьников. Папки со сканами дневников участников нашего конкурса «100 пятерок к 100-летию юбилею Котласа» активно толстеют. Расширился и список школ, ученики которых направляют документы для участия в конкурсе. Пока не активны отличники Лименды и ДОКа, однако мы уверены, что их там не меньше, чем в других школах. Дорогие родители, педагоги, помогите нашим пятерочникам принять участие в конкурсе, они заслуживают поощрения!

Среди последних поступивших сканов у нас отличники по математике, русскому и иностранному языкам. У Егора Лопушанского уже 156 отлич-

ных баллов. На первом месте математика. Совсем чуть-чуть уступает количество баллов по русскому языку и литературе. Егор Зубарев делает упор так же на математику и русский язык. Оксана Скилева заработала 129 отличных оценок. У школьницы по всем предметам хорошие баллы, но лидируют русский и немецкий языки, история и литература.

Наш конкурс продолжается до 31 мая 2017 года.

Напоминаем условия участия. Сканы своих дневников с пятерками направляйте на электронную почту dpredaktor@yandex.ru. Обязательно скан первой странички со своей фамилией и местом учебы, телефон для связи.

Авиаконструктор Рудольф Тюкавин:

«Я родился и вырос на Севере»

Я родился и жил в Котласе, городе на юге Архангельской области, протянувшемся на десяток километров вдоль Северной Двины. Двина – двойная река, образованная реками Сухона и Юг у Великого Устюга. С начала XIV века новгородские купцы плавали по ней до Белого моря.

В КОНЦЕ XIX века в связи с развитием хлебопашества в Сибири появилась острая необходимость экспорта хлеба в страны Европы, а также снабжения населения северных городов и поселков России. В 1894 году Российское правительство организует экспедицию на Север под руководством министра финансов С.Ю. Витте. Комиссия, входившая в состав экспедиции, пришла к заключению: железную дорогу Пермь-Вятка-Котлас построить при первой же возможности.

В январе 1899 года открылось временное движение на линии Вятка-Котлас, а в октябре этого года была принята в эксплуатацию дорога Пермь-Вятка-Котлас.

После постройки железной дороги из Перми до Котласа, сибирский хлеб, привезенный по железной дороге из Кирова (Вятки), с высокого правого берега реки по деревянным лоткам из вагонов и складов спускался в баржи, которые паровые колесные буксиры уводили в Архангельск. Ниже по Двине располагались угольные причалы, называемые Новой Веткой. Здесь с начала войны каменный уголь, доставляемый по железной дороге «Воркута-Котлас», перегружался в баржи для доставки на Северный флот, Архангельск и поселки на побережье Ледовитого океана. Перед началом Великой Отечественной войны грузооборот станции Котлас-Южный достигал одного млрд тонн в год.

Сравнительно короткая навигация на Двине не позволяла обеспечить необходимый поток грузов. Многие умы России волновало решение транспортной проблемы для Севера России. Появились многочисленные варианты проекта «Великий Северный же-

лезнодорожный путь» (ВСП). Это название предложил наиболее последовательный сторонник проекта, первый живописец Арктики, писатель Александр Алексеевич Борисов.

ПЕРВАЯ мировая война и революция 1917 года затормозили обсуждение и реализацию проектов ВСП. В начале 30-х годов в связи с открытием и началом добычи полезных ископаемых в Печерском бассейне появилась необходимость вывоза их в центральные и северо-западные районы России. Было принято решение о строительстве Печерской железной дороги «Котлас-Воркута». Изыскания и проектирование этой дороги проводили уже в 1931 году. Строительные работы начались только в 1935 году. Все работы, в основном, вели заключенные Главного управления лагерей НКВД. С мая 1940 года пересыльный пункт заключенных, образованный на окраине Котласа в 1931 году, преобразован в Котласский отдел Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЖДС).

Строительство моста началось в 1940 году чуть южнее лагеря ГУЖДС. Ширина полноводной Северной Двины в этом месте около километра. Почти одновременно в этом же районе начали строительство завода для изготовления ферм и крепежных деталей моста. Работы выполняли заключенные лагеря, трудармейцы, ссыльные из Украины и Белоруссии и депортированные поляки.

МОСТ начали строить от необычно высокого правого берега. Левый берег – заливной, песчаный был началом многокилометровой поймы реки. Здесь требовалось создать высокую укрепленную насыпь для железнодорожного полотна, способную выдержать напор воды при весеннем разливе.

Чтобы обеспечить проход поездов с Воркуты под железной дорогой на Киров и уменьшить высоту дамбы на левом берегу Двины, было решено опустить подходящие железнодорожные пути. Для этого за два километра



до реки начали рыть широкую траншею, плавно спускающуюся к берегу. Сотни людей с тачками и лопатами, десятки автомашин и тракторов день и ночь рыли, вывозили и выравнивали землю на дне траншеи для прокладки рельсового пути. К январю 1941 года траншея с одним рельсовым путем вышла к Двине. На реке уже возводили опоры будущего железнодорожного моста. От станции Вельск к этому мосту также строили западный участок Печерской железной дороги.

Начало войны, захват фашистами Белоруссии и значительной части Украины потребовали резкого сокращения сроков строительства моста через Двину. Была поставлена задача закончить строительство одноколейного моста в 1941 году. К этому времени должен быть готов и участок пути до станции Коноша.

Зимним утром можно было видеть, как вдоль берега, по льду реки шли к строящемуся мосту бесконечные колонны заключенных. Их сопровождали многочисленные охранники. Вечером, уже в сумерках, они тем же путем возвращались в лагерь, неся на носилках упавших с высоких строений моста и ведя под руки заболевших товарищей. А весной, поздним, но еще светлым северным вечером, мы, спрятавшись на берегу ребятишки, видели, как десятка два работников с охраной спускали из лагеря к реке четырехместные, сколоченные из неоструганных горбылей, гробы с умершими заключенными и грузили на большой катер.

В связи с тяжелым положением на фронтах войны снабжение строительства моста материалами резко сократилось. Сильные морозы сковали Двину толстым

и крепким льдом. Чтобы как-то выйти из создавшегося положения, для первых составов с углем и нефтью, чуть выше Котласа, где правый берег Двины был уже невысоким, по льду реки и ее левому берегу проложили временную железнодорожную ветку с выходом на уже построенную к станции Коноша железную дорогу. 28 декабря 1941 года из Воркуты был отправлен поезд с углем, который по частям перевели по этой временке.

Ввиду отсутствия металлических ферм было решено изготовить деревянные. Фермы моста собирали из оструганных и полированных листов без следов пилы. Крепления при сборке ферм выполняли металлическими шпильками с шайбами и гайками. Как я понял позднее, такая конструкция в то время была единственным выходом. Завода, который мог бы изготовить металлические фермы длиной до ста метров, не было на тысячи километров. Благодаря творчеству и таланту военных инженеров, предельно напряженному труду многочисленных заключенных, к ледоходу и весеннему паводку одноколейный мост через Двину был построен. Он выдержал напор толстых льдин и небывало высокий уровень воды во время половодья.

Завод по изготовлению металлических ферм с названием «Мостозавод», заложенный перед началом войны, продолжал строиться. Предстояла замена деревянных ферм на металлические. И вместо существующего одного необходимо было без остановки движения смонтировать два пути. На завод из центра страны стали прибывать инженеры с семьями. В нашей школе появились так нужные в то время преподаватели.

В СКОПЕ после победы над фашистской Германией завод мостовых ферм начал работать. День и ночь на открытых площадках цехов стучали кувалды клепальщиков, соединяющих заклепками элементы мостовых ферм.

Позднее, уже в конце сороковых годов, во время весеннего разлива на островную мель, находившуюся в нескольких километрах ниже моста, рядом с фарватером реки, как говорили, «сели» две стометровые деревянные фермы. Очевидно, их сбросили с моста в «большую воду» при замене стальными фермами. Когда вода спала, на золотом песке острова как будто бы построили две огромные деревянные пирамиды.

Остров был излюбленным местом нашего отдыха. Переправившись на самодельных плоскодонных лодках на этот песчаный рай, мы купались и загорали, ловили рыбу, наблюдая за проплывающими совсем рядом пароходами. А тут вдруг на острове появились две гигантские пирамиды!

С наступлением зимы сотни людей нашего города устремились за роскошной древесиной на остров. Бревна, прослужившие в составе фермы моста почти десятилет, были в идеальном состоянии! Их полированные поверхности блестели на зимнем солнце. С помощью ручных пил люди заготавливали стройматериал, дрова нужного размера и отвозили на санях или санках.

После реконструкции моста, в начале лета 1948 года были введены прямые пассажирские поезда «Котлас-Москва», «Котлас-Ленинград». Жители города устроили торжественные проводы первым поездам.

Первый мост верно служил и служит людям. В тяжелые военные годы это ажурное, но прочное сооружение надежно соединило берега полноводной Двины и помогло нашей стране выстоять и разгромить фашистских захватчиков. Думаю, что этот мост следует считать рукотворным памятником погибшим здесь строителям, упорно трудившимся ради победы в Великой войне с фашизмом.

Рудольф ТЮКАВИН,
город Королев
Московской области.