

## «На трассе дождя нет»

В период Великой Отечественной войны в отчете «Строительство железнодорожной линии Котлас - Кожва» констатировалось: «Для народного хозяйства страны значение железной дороги Котлас - Воркута трудно переоценить. Через непроходимую тайгу и тундру, через районы вечной мерзлоты она открывает доступ к огромным богатствам, тающимся в недрах далекого Севера... Для Коми АССР Северо-Печорская магистраль таит огромные возможности дальнейшего развития промышленности, сельского хозяйства, железнодорожного и водного транспорта, культурного расцвета богатого северного края...»

Колеса на стыках стучат монотонно,  
Серый пейзаж за окном.  
В купейном вагоне уютно и сонно.  
Только о чем сон?  
Этот же поезд, в котором я еду,  
Мчится по гудам костей!  
А за окном не пейзажи мелькают,  
Нет - то места лагерей.  
Вам, уложившим железные плети,  
Вам, кто остался в болотах лежать,  
Вам, через сумраки десятилетий  
Хочется руки пожать...

*Александр Малолетов  
(работник локомотивного  
депо Кулой СЖД)*



## Северный БАМ

С Вильгельмом Александровичем Гардтом знаком я давно, в Урдоме жили на одной улице. Лет десять назад заглянул в гости к нему, он уже к тому времени на пенсии был давно. Показал мне Гардт копию одного чертежа. Загадочного, должен вам сказать, чертежа. А загадочность вся сконцентрировалась в правом нижнем углу, где обычно выписывают основные дан-

ные и имя исполнителей. Так вот, там значилось: «БАМпроект Северо-Двинская экспедиция». Что такое БАМ - это еще не забылось, да только строился он от Амура до Байкала, но никак не на Двине. Но смотрим дальше, на дату: 1943 год, уж совсем к Байкало-Амурской магистрали никакого отношения не имеющий. И тут же аббревиатура, до сих пор на кого-то наводящая страх: НКВД - ГУЛЖДС. И внизу фамилия исполнителя: Гардт.





*Мост через Северную Двину*

Как и по какой причине пересеклись пути бывшего спецпереселенца и ГУЛАГА? Почему здесь, на Севере - БАМ?

К лету сорок первого года Вильгельм Гардт никаких особых ограничений, как член семьи спецпереселенцев, не ощущал. Выучился в школе, в Котласе, где заканчивал Лимендское училище, был членом горкома комсомола.

Все изменилось с началом войны: всем немцам сразу запретили выезжать куда либо, а вскоре у всех забрали и паспорта.

- Я несколько раз писал заявления в военкомат с просьбой взять на фронт, - вспоминает он, - подготовку военную я в училище прошел, значки были: и ГТО («Готов к труду и обороне»), и ГСО («Готов к санитарной обороне») и другие. Этими значками военной подготовки в то время у молодых ребят вся грудь была увешана.

В начале 1942 года получил он повестку. Приехал в Яренск, пришел в военкомат, а там собрали всех немцев с района, посадили всех в теплушки и отправили в Котлас на мостозавод.



Тут и пригодился диплом Лимендского училища: кончал его Гардт по строительной специальности, в технологии металлов, в сопромате разбирался. Сначала взяли его в конструкторское бюро как чертежника, знания проверили. Работал техником-конструктором. Когда конструкторское бюро работу свою свернуло - был экономистом, инспектором по культурно-воспитательной части.

Вот с тех пор и хранит он у себя чертеж, датированный сорок третьим годом. Над чертежом тем сидели мы долго, показал он мне подпись свою на нем, а еще две не менее загадочные букочки - ДС. У них своя история, и история преудивительная.

Вряд ли кто из пассажиров, кому доводилось проезжать по железной дороге, мог предположить, что, минуя Двину, Вычегду или Виледь, вагон с грохотом прокатывается по неосуществленному проекту строительства

*Железнодорожный мост через реку Уса*





## «На трассе дождя нет»

в Москве Дворца Советов. Да-да, того самого, чьи фотографии - высотное здание, своеобразный постамент для огромной скульптурой вождя мирового пролетариата - найдете чуть ли не в каждой книге, где говорится об архитектуре.

Конкурс на проект его проходил в начале тридцатых годов. В качестве рекомендации участниками его было указано, что «поиски должны быть направлены к использованию как новых, так и лучших приемов классической архитектуры». Окончательный проект был выполнен, уже приступили к закладке фундамента (кстати, на месте взорванного и восстановленного теперь Храма Христа Спасителя)

- Так вот о фундаменте, - Гардт склонился над чертежом, - для Дворца Советов был выпущен совершенно новый сорт металла, стойкий к коррозии. Он так и обозначался - ДС. А война началась, по приказу Сталина уже установленный фундамент стали демонтировать и направлять на строительство наших мостов, которые частично были деревянные. Металлоконструкции поступали, и конструкторское бюро определяло, где их можно приспособить. Почему БАМпроект? Байкало-Амурскую магистраль еще до войны собирались строить, а потом все строительство законсервировали и конструкторов всех перебросили сюда. Вот и получилось - БАМпроект, Северодвинская экспедиция.

- То есть, мосты эти строились не из готовых конструкции, как обычно, а вам приходилось то, что поступало к вам, подгонять?

- В том то и дело, что ничего готового не было, нам поступал металл: двутавр, швеллер, уголок. Допустим, нам требуется двутавровая балка длиной восемь метров, а пришла - шесть. Приходится два метра косынками соединять заклепками. Тут, на месте многие конструкции и испытывать приходилось. Вот этот



чертеж чем характерен? На нем пролет длиной сто девять метров, самый длинный. Он и сейчас находится там, где фарватер проходит. Собирался он так: брали полураскос, к нему присоединяли с помощью косынок и заклепок другой, потом третий...

- А что представляли собой деревянные пролеты?

- Что они представляли собой? Деревянное переплетение, тысячи всяких болтов. Если по всем правилам делать - стояли они крепко. Но составы шли тяжелые, нагрузка возрастала, а дерево есть дерево. Здесь только один пролет, где пароходы проходили,

был металлический, остальные - из дерева. Заменяли их так: давали «окно», то есть останавливали движение по мосту, например, на двадцать четыре часа. Деревянная ферма убиралась, а металлическая уже наготове стояла. Надвижка производилась - и все.

Народу на это строительство было собрано немало. Но и объемы тех работ впечатляют: правый берег Двины крутой, пришлось немало грунта выбирать, левый - наоборот, низменный, насыпь высокая на большое расстояние протянулась. На левом берегу - обычная зона, проволокой колючей опутана, на правобережье трудар-

Первая установка поезда во время испытания моста





*Лазарет лагерного пункта №2. 1930-е гг.*

мейцев разных национальностей тысяч двенадцать согнали. Это так называемые колонны НКВД. Работали и те, и другие вместе, на самых тяжелых работах. Только и различие: у эзков конвой, трудармейцы посвободней ходили.

- Сначала нас в овощехранилищах поселили, - а это вспоминает Эдуард Пиусович Диль, тоже бывший спецпереселенец, он в сорок втором тоже из поселка Сендуга попал на мост, - а потом эпидемия началась, болеть стали, нас расформировали человек по двести, по триста и - в палатки. Палатки большие были, печки стояли железные, были дневальные. Так и работали: кто песок грузил, насыпи делал, кто на мосту.

К тому времени он в лесу поработать успел, поставили его ночным нормировщиком к циркулярным пилам. Было на мостозаводе несколько локомотивов, они электричеством снабжали всю стройку. Дров на них уходило много.

Кроме немцев из числа спецпереселенцев сюда были направлены немцы из ликвидированной к тому времени Республики немцев Поволжья. Им пришлось куда сложнее. Многие даже не знали русского языка. Остались свидетельства того каторжного труда. Одно из них записано со слов Карла Узингера и хранится в архивах Котласской организации «Совесть»:

- В январе сорок второго привезли нас в Котлас, везли в телячьих



*Занятия на курсах эксплуатационников. 1940-е гг.*

вагонах, по пятьдесят человек в маленьком вагончике. В Котласе нашу одежду забрали, выдали казенную: чуни из автомобильных покрышек (их делали так: автомобильная покрышка разрезалась на шесть частей, каждую сшивали в виде галоши, пришивался верх из ватной стеганки, получался сапог), ватные телогрейки, перешитые из старья, да шапку-ушанку без меха. Подъем был в шесть часов утра, как зимой, так и летом. Никаких выходных дней не было. Работали по двенадцать часов. Дневную норму не выполнишь - еще погонят работать. Сначала не было колючей проволоки, были свои командиры. А когда начали голодать, стали по деревням разбегаться, тогда и сделали зону. Она просуществовала до 1947 года. Кормили баландой из зеленого капустного листа, ржаной муки и растительного масла, по черпаку три раза в день. Собакам охранники варили кукурузную кашу, нашу баланду собаки не ели. Жили кучно: грязь, вши, летом началась дизентерия. Я тоже заболел, лежал в третьем

лагерном лазарете. В лазарете давали 600 граммов хлеба и два раза в день баланду. А когда норму не сделаешь, получишь лишь 300 граммов хлеба. Некоторые из наших старались сами голодать, чтобы их сактировали, то есть списали, не гоняли на работу. Была такая комиссия по активровке. Сактировать не успеют - хоронят. Хоронили как: пока полную яму не накидают, не зарывали.

Во сколько тысяч человеческих жизней обошелся этот мост? А кто их подсчитывал тогда? Вели строгий расчет выполнения норм. Тут считали все: и начальники, с которых за срыв сроков строительства спрос был крутой, и эзки, трудармейцы, у которых от того, выполнена норма или нет, размер пайки определялся, а значит и ответ на самый главный вопрос: доживет ли до следующего дня, продержится ли. А братские могилы, им ли было тогда вести счет? Только вот кажется мне: если бы не так, в общей яме, скрывая общие огромные могилы от глаз, а хорони каждого павшего



## «На трассе дождя нет»

на строительстве котласского моста по-человечески - стояли бы на километры вокруг него одни кладбища.

- Погибло народу там немало, - мы беседуем с Эдуардом Пиусовичем Дилем в его домике в поселке Лысимо, по голосу чувствую, с какой болью возвращался он в памяти своей к тем годам, - если выжила половина из тех, кого туда привезли - еще хорошо. А остальной народ весь там полег. Я видел, как их хоронили. Гробов там не делали. Выкопают большую могилу, положат ряд. Сверху - ветки, потом снова ряд. Потом снова ветки... Такие вот похороны были. Умирили помногу, особенно когда дизентерия разразилась. На моих глазах было: умерших много накопилось, так их не на лошади, как обычно, повезли, а на тракторные сани нагрузили. Трактор пришел. Подцепил ее. А как стал через железнодорожные пути переезжать, рельсу зацепил и сорвал ее. Волокуша опрокинулась, все рассыпалось. Тут же конвой появился, место окружили. Пути восстановили быстро, а волокушу снова загрузили и дальше отправили.

Здесь, на мостозаводе, Эдуард Диль в последний раз виделся со своим братом. Тот был столяром, его перебросили потом дальше, в Микунь. Там он и погиб. От истощения. Потерял своего брата Эммануила и Гардт. Он возглавлял строительную бригаду на монтаже, в конце сорок второго их перебросили на строительство моста за Княж-погост. Там он и скончался от дизентерии в начале сорок третьего.

И вместе с тем, как ни парадоксально это звучит сегодня, были в лагере трудармейцев свои и партийная организация, и комсомольская. Эрнст Губер перед войной служил в Красной армии на западной границе. Когда началась война, отступал вместе со всеми. А затем вышел приказ: эстонцев и немцев отделить. Так и попал из армии с комсомольским билетом под Котлас на мостозавод.

- Условия здесь были такие же, как



Удостоверение сотрудника лагеря

и в лагере, - вспоминал, - и колючая проволока, и часовые на вышках. Но мы считались комсомольцами, собирались и членские взносы.

В первые годы охранники зверели от одного только упоминания о коммунистах или комсомольцах среди трудармейцев. И как их было не понять: для них это были те же заключенные, враги народа. Не дай бог кто из охраны билет партийный в руках трудармейца увидит - отнимут! Ближе к концу войны режим поослаб, по пропускам многие могли выходить за территорию лагеря, а кому-то, из числа спецпереселенцев, удавалось и домой на пару дней съездить. Тогда партийная и комсомольская организации работали вполне легально.

- В течение сорок третьего года все деревянные фермы заменили металлическими, - Гардт отодвинул от себя чертеж, - начальником строительномонтажного отделения был Янушевский, чтобы доказать прочность нового моста, он на своем катере под центральной опорой остановился. Государственная комиссия дала команду на пропуск поезда. До этого поезда тоже ходили, но небольшие составы, для строительства что-то перевозили. А тут уже состав полный с Коноши. И другой - с Севера. Что везли, не знаю. Все закрыто было, под брезентом. Государственная комиссия дала команду: «С пониженной скоростью». А Янушевский из-под моста в рупор:

«Никаких пониженных. Устанавливаю максимальную скорость». И пропустили один состав, другой. Стройкой всей тогда командовал полковник Ключин, это бывший начальник Севжелдорлага. Он по случаю такого торжества всем участникам строительства, и энкам в том числе, распорядился выдать, как это было принято - солдатские сто грамм...

Мост через Малую Двину стоит до сих пор, уже более полвека. Значит, действительно, прочным оказался металл, предназначенный для Дворца Советов.

**Олег Угрюмое**

Буровая вышка на Чибью

