

Строительство железнодорожного моста через Малую Северную Двину, 1939-1945 гг.

Сергеева Г.Ф.

История строительства железнодорожного моста через Малую Северную Двину – история героическая и трагическая.

На трассе Печорской железной дороги к 1942 году построили 10 мостов, «общим протяжением свыше 3,5 километра, в том числе мосты через такие крупные водотоки, как реки Малая Северная Двина, Печора и Вычегда». [1] Длина моста через Вычегду – 616 м, Печору – 717 м, Малую Северную Двину – 946. [1] «Все эти мосты на каменных или бетонных опорах с металлическими или железобетонными пролётными строениями: 6 мостов из них основаны на кессонах, причём опускание последних в некоторых случаях превышает 20 м». [1]

Мост через М. Северную Двину начали строить ещё до Великой Отечественной войны, но война продиктовала новые невиданные темпы и сроки, ибо стране были нужны воркутинский уголь и ухтинская нефть. Объём работ был поистине гигантским. По сводкам Севжелдорстроя, по состоянию на 1 января 1942 года на строительстве моста через М. Северную Двину было уложено 11 тысяч кубометров бетона и возведено 5125 тонн металлических конструкций [1], добавим сюда тысячи кубометров леса и тысячи тонн перелопаченной земли и снега.

Мост строился как комбинированный, то есть из бетона, металла, дерева. «Работа осложнялась рядом затруднений, которые пришлось преодолевать строителям. Главными затруднениями явились: отсутствие камня, задержки в доставке облицовки и необеспеченность металлом ферм», которого было получено лишь 40 % от требуемого количества. [1] «Сложная техническая задача была разрешена постройкой комбинированных мостов, то есть путём возведения постоянных опор, использования полученного материала только для перекрытия главных речных пролётов и перекрытия основных пролётов временными конструкциями из двутавровых балок и деревянных ферм Гау...». [1]

Для моста через М. Северную Двину было изготовлено 19 ферм Гау. Задача осложнялась отсутствием сухого леса и опытных кадров, а «сжатые сроки не позволяли производить заготовку отдельных элементов ферм Гау и предварительную сборку на стройдворе и заставляли как изготовление, так и сборку производить на подмостях, на месте установки». Но фермы были изготовлены в рекордно короткий срок – за 20 дней. И это в условиях «максимального напряжения и максимального использования зимнего времени», причём «качество работ на всех объектах была полностью обеспечена». [1]

И уже 28 декабря 1941 года из Воркуты по новой магистрали был отправлен первый поезд с углём (из архива Котласского музея [16]), а «в середине лета 1942 года Северо-Печорская магистраль была введена в постоянную эксплуатацию на участке Воркута – Котлас – Коноша. Таким образом, природные богатства Заполярья стали работать на оборону страны[16]».

А теперь обратимся к воспоминаниям очевидцев и посмотрим, какой ценой всё это было достигнуто. Вспоминает Маргарита Ефимовская:

(Архив КИПОД «Совесть», Фонд «Воспоминания», ДЗ, лист 000064)

«Жили мы на Мостозаводе... Мне было 8 лет... Мама работала в Управлении НКВД ...завстоловой...Когда мы с девочками шли в школу, я заходила в столовую, мама там мне делала бутерброд на завтрак. Около линии шли люди колоннами с конвоем. Люди истощённые, просили у детей хлеба. Кто давал, конвоиры не запрещали. Умерших в дороге складывали на подводы, которые шли следом...это было страшно – кости, обтянутые кожей шли, а не люди. Из обуви пальцы торчат, кто, в чём шёл. Были люди молодые, были и пожилые, немцы. Они шли на работу и с работы со строящегося моста. На работу колонна – не окинешь глазом, а обратно идёт 1/3, очень многие тонули в Двине. Квартира

наша была на берегу Двины. Отчим работал «в начальниках». Он не разрешал ночью летом открывать окна, так как с реки доносились крики: «Спасите, тонем!». Отец сердился, закрыть окна командовал: «Я этих криков на работе наслушался!». В выходные дни отец с мамой выходили на берег. Однажды я увидела толстое колесо с тросом (лебёдку), стояли люди возле, складывали в большой ящик трупы валетом. Если одежда хорошая, снимали, укладывали голыми. Потом ящик спускали с берега вниз, там ящики бросали в воду. Подвозили на телегах даже шевелящихся. Это ещё до войны – 1939 и 1940 год... Ночами крики и слышны были, живые кричали. Потом отца откомандировали на Кизему, там тоже были сплошные лагеря. Строили железную дорогу». [2]

Таким образом, в 1939-40 годах мост уже строился. Строились подъездные пути на левом и правом берегах, делались насыпи, на реке велись кессонные работы и возводились бетонные опоры с ледорезами.

Среди затруднений Севжелдорстрой (Севжелдорлаг) не называет нехватку рабочей силы. Рабочей силы было предостаточно: по воспоминаниям бывших строителей моста, количество работающих колебалось от 19 до 30 тысяч. В теплушках, телячьих вагонах, на баржах и просто пешком приезжали и шли в Котлас раскулаченные ещё в начале 30-х годов крестьяне; осуждённые в 1937 году «враги народа»; жертвы раздела Польши; интернированные в начале войны советские немцы из Поволжья, Ленинграда, Прибалтики; немцы, отозванные из действующей армии, немецкие женщины, вывезенные из Германии, когда война перешагнула на их землю. Это были люди разных национальностей: кроме русских, немцев, поляков, тут были и финны, и карелы, и белорусы, и украинцы, и эстонцы, и молдаване, и казахи, и корейцы – в возрасте от 16 до 60 лет.

И судьба, и условия содержания были у всех одинаковые – будь ты заключённый, или поляк, или немец – полноправный гражданин Советского Союза, и немцам было даже тяжелее: в условиях военного времени население, ненавидевшее фашистов, переносило эту ненависть и на них, и это делало немцев изгоями среди изгоев. Были среди строителей и просто уголовники, но в основном это были образованные и знающие люди – учёные, профессора, писатели, офицеры, преподаватели, врачи. Немногим из них повезло работать по специальности, ибо требовались инженеры, слесари, клепальщики, монтажники, инструментальщики и огромная армия просто рабочих с тачками, лопатами для сооружения насыпей, подъездных путей к мосту и просто для расчистки снега, так как на выемке работал только один экскаватор. Были среди строителей и вольнонаёмные, и комсомольцы, работающие по комсомольским путёвкам.

Вначале охранялись только рабочие зоны, но голодные строители начали разбегаться по окрестным деревням, и с 1943 года были огорожены и зоны проживания ([7]), так называемые колонны, их было 53 ([6]). Жили люди в подвалах овощехранилища, в бараках и палатках по правому берегу М. Северной Двины от Заовражья до хлебокомбината.

В длинных бараках с двухэтажными нарами, обогреваемыми лишь двумя буржуйками, было холодно, стены промерзали насквозь, а соломенные матрасы и ватные одеяла согревали плохо, и зимой спали в одежде, кишевшей вшами. Вшей жарили возле буржуйки.

Колонны были окружены колючим забором – проволокой в 3 ряда. По углам – вышки, на которых, как правило, охранниками были женщины, а конвоировали рабочих в рабочие зоны, как правило, мужчины. Работали по 12 часов в сутки – с 6 утра до 6 вечера, а потом изнурённые работой люди по 6 часов выстаивали в очередь в столовую, чтобы получить баланду – жидкий капустно-брюквенный суп, кашу или ржавую селёдку и кусок хлеба. В первое время ели тут же, из мисок. Но у бывалых заключённых были котелки, которые они умели делать сами. И вскоре с их лёгкой руки котелками обвешались все, так как с котелками было гораздо удобнее – можно было всё смешать, крошить хлеб, варить варево на огне барачной буржуйки и смаковать горячее, выскабливая до самой последней капли, так что не выдерживали и снашивались и деревянные, и алюминиевые ложки. Собаки такое варево не ели, и им варили кукурузную кашу.

А в 6 часов утра не выспавшиеся, угрюмые, измученные люди опять должны были идти на работу, и как насмешка звучал им вслед аккордеон, и играл он всегда одну и ту же мелодию:

Широка сторона моя родная,
Много в ней лесов, полей и рек.
Я другой такой страны не знаю,
Где так вольно дышит человек. [3]

Летом грязь была лошади по живот, и людей на работу возили вповалку на тракторных санях.

«Обед привозили прямо на объект, – вспоминает бывший строитель Николай Ан, – на подводах, запряжённых лошадьми. Там, на деревянных подмостях моста и ели. Обычно всё спокойно обходилось, а однажды случилось то, что никак не забыть. Баланду уже раздавать стали, людей тьма скопилась. Подмостья-то и не выдержали. И люди, и лошади – всё вниз полетело. Сколько тогда человек погибло – неизвестно, потому как и не считал никто. Жизнь человеческая низко ценилась... со скотом лучше обращались». [14]

Угнетённое состояние духа не могло воспрепятствовать болезням, и потому умирать стали сразу и в больших количествах. В зимнее время замёрзшие трупы возили в деревянных ящиках, хоронили без гробов, голыми в больших могилах. Хоронили неглубоко, весной трупы вытаивали, и их растаскивали собаки. [5]

Умирили от дизентерии, дистрофии, пелагры. Впрочем, был и лазарет, где работали врачи – немцы Курт Куртович Форкампф (хирург) и Андрей Христианович Штремель (невропатолог), были и вольнонаёмные врачи. В лазарет попадали те, кому повезло: в лазарете давали по 600 граммов хлеба и два раза баланду, а из лекарств был один аспирин [7]. (К. Узингер)

Периодически проводились так называемые «активирования» – комиссии по списанию. Процедура списания была предельно простой: люди раздевались догола и вставали в ряд спиной к комиссии, которая смотрела на ягодицы, ибо высохшие ягодицы – сигнал к списанию. Активированному выдавался сухой паёк и деньги на дорогу, но до дома добирались единицы, а большинство умирало тут же, съев сразу весь паёк. (Эрнст Эпп [8] и Михаил Эпельбаум [3]).

Николай Ан начал работать на Двинском мосту весной 1942 года монтажником-верхолазом. Оборудование на Мостозаводе было частью вывезенное из Днепропетровска, а станки были американские. На заводе работали заключённые, вольные и трудбательные немцев. Работали специалисты с Беломорья, Дальнего Востока, с законсервированного временно Вычегодского моста. На мосту уже были поставлены временные деревянные фермы Гау, потом эти фермы постепенно заменялись 30-метровыми металлическими. Фермы Гау изготавливались из лиственницы, из бруса размером 30x30. Два дерева соединяли металлическими пластинами, стягивали дерево и металл тяжёлыми болтами. Два года ездили по такому мосту, до 1943 года.

Металлические фермы в своё время были заказаны в Днепропетровск, но Украина была занята немцами, и Днепропетровск переходил из рук в руки. В адрес стройки шли противоречивые телеграммы: то расклепать мост через Вычегду, чтобы использовать фермы для моста через М. Северную Двину, то, наоборот, заклепать. Но в 1943 году правительство решило использовать для этого моста арматуру недостроенного в Москве Дворца Советов. Расклепали, спустили вниз, погрузили на платформы и привезли к Двинскому мосту. Но это были двутавровые балки, а нужен был швеллер, и бензопилами срезали лишнее, зубилом зачищали, затачивали, шлифовали, клепали. Но всё равно металла было мало, и потому везли и забетонированный, разбивали бетонные глыбы уже на месте кувалдами. По воспоминаниям С. Кондакова [6], одна такая забетонированная глыба лежит в нескольких метрах от бывшей площадки СМП и является немым свидетелем тех событий. Но арматуры всё равно не хватало и, по словам того же Степана Кондакова, кузнеца-инструментальщика, он внёс рационализаторское предложение: *«рубить рельсы Р-43 по предложенному мной*

способу: 50 человек с зубилами, молотками подошли к штабелю рельсов. Длина рельса 11,7 метров, рубили на 4-5 частей. 600 штук разрубили за одну смену. Нужно было торопиться, чтобы не простаивал бетонный завод. Работали по 14 часов в сутки. Большие пролёты собирали на месте, клепали. Одновременно ниже моста на сваях был сделан обходной мост... поезда уже ходили каждые 15 минут по обходному временному мосту. Обходные пути – на Слободку, выемкой ездили». [6]

В. Станишевский [13] приводит схему временного деревянного моста через М. Северную Двину в районе Жернаково. Мост просуществовал одну зиму. Это было сооружение из 8 пучков по 16 свай (Ст. Кондаков[6]). Для крепости намораживали лёд. Одни очевидцы говорят, что весной 1942 года мост унесло ледоходом (А. Ан), другие (М. Эпельбаум), что мост был разобран перед навигацией. А сваи моста видны до сих пор, когда спадает вода.

С 1943 года деревянные фермы Гау начали заменять на металлические. Делали их на стапелях, а зимой собирали рядом с быками на эстакаде, потом делали надвижку по льду на катках, используя лебёдку и гидравлические домкраты. Задние фермы 50 метров, дальше – 127, две по 109, одна 33 метра. Детали подвозили мотовозом. Работали в любой холод. Норму выполняли на 200% и получали дополнительно пирожок с капустой.

Первой, по сводкам Севжелдорстроя, «была изготовлена и затем смонтирована металлическая ферма длиной 55,0 метра с ездой по верху... их двутавровых балок (50%), имеющегося уголкового и сравнительно небольшого количества листового металла. На изготовление и монтаж этой фермы потребовалось менее 2 месяцев, что ... следует признать весьма успешным». [1]

Кузнецы с молотобойцами делали загиб металла, но точности не получалось. И тогда Степан Кондаков сконструировал станок, за который стройка получила 40 тысяч рублей премиальных, а автор – грамоту с портретом И.В. Сталина. [6]

За первой фермой последовали другие, и в 1945 году была сделана последняя надвижка, а мост был передан МПС. В этом же году сняли зону, и можно было уехать, но многие оставшиеся в живых, пройдя через «костлявый» мост, так и остались на Мостозаводе, обретя в Котласе вторую родину и работая уже как вольнонаёмные, но рабочими всё-таки были ещё заключённые.

«Пыхтя и гудя, паровоз шёл в «светлое будущее». По человеческим костям...». (Вл. Ноговицын) [15]

Использованная литература:

Архив Котласского краеведческого музея:

1. Строительство железнодорожной линии Котлас – Кожва, гл. VII. Строительство больших, средних и комбинированных мостов» НКВД СССР, Главное управление лагерей железнодорожного строительства, Севжелдорстрой, Коми АССР, пос. Железнодорожный, 1942 г.)

(

Архив КИПОД «Совесть», фонд «Воспоминания»:

1. М. Ефимовская. Д. 2. Л. 000064
2. М. Эпельбаум. Д. 1. Л. 000016. Аудиозапись №11
3. Шельгорн. Д. 1. Л. 000032
4. Н. Ан. Д. 1. Л. 000035
5. Ст. Кондаков. Д. 1. Л. 000041
6. К. Узингер. Д. 3. Л. 000086
7. Э. Эпп. Аудиозапись №12
8. К. Шрейдер. Д. 1. Л. 000008
9. Л. Шулькина. Д. 3. Л. 000085
10. Р. Лумми. Д. 3. Л. 000115

11. К. Гузенко. Д. 3. Л. 000097
12. В. Станишевский. Вх.36-03

Публикации:

14. Корепин А. «Мостам - надёжные опоры, потомкам – памяти мосты» // Двинская правда, 07.09.1993.
15. Ноговицын В. «Вперёд... по костям» // Двинская правда, 31.08.1991 августа 1991.
16. Котлас. Котлас: ООО «Пилот», 1997