

СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2014 год стал годом историческим: спустя 20 лет Крым вошёл в состав России и стал одним из субъектов Российской Федерации. Закончился период застоя, и сегодня Крыму нужно надёжное транспортное сообщение. Через территорию Украины это не представляется возможным. Существует со стороны Кавказа, через Керченский пролив, паромная переправа, но и она сегодня перегружена. Учитывая важность сообщения с Крымом, правительство страны приняло решение строить железнодорожный и автомобильный мост через Керченский пролив.

Но давайте обратимся к истории. 70 лет тому назад, в 1944 году, был построен

«рентное» дело возглавил П.М. Зернов, который уже оправдал его доверие, сумев в кратчайший срок эвакуировать тракторные заводы на восток и наладить массовое производство танков Т-34 и другой техники для Красной Армии. Параллельно в этот период он возглавлял комиссии по восстановлению городов Сталинград и Ленинград. Как видим, доверие «хозяина» и Госкомитета обороны П.М. Зернову было оказано большое, и необходимо было в кратчайший срок проделать колоссальный объём работы. И Зернов с этим справился.

Строящийся необычный объект строго засекретили и назвали «2К» (Крым — Кавказ, два берега, так расшифровывалось это секретное название). Приказом НКПС строительство этого грандиозного секретного объекта было возложено на уп-

рый был окончательно одобрен в Кремле. Этот переход через пролив был кратчайший, всего 4452 метра. Во-вторых, трасса моста проходила над участком моря с минимальными глубинами, что облегчало задачи мостостроителей, но здесь течение было сильнее, чем на южном варианте, где был перешеек шире и глубина значительнее.

Следует отметить, что проектные решения разрабатывались и принимались без проектного задания, по ходу строительных работ, они утверждались на месте главным инженером строительства Героем Социалистического Труда И.И. Цюрупой.

В комплекс строительства входило сооружение подхода со стороны Кавказа от ст. Сенная до ст. Кавказ и со стороны Крыма участок Крым-Керчь. Первый

пали 400 тыс. м³ земляного полотна, построили 21 малое искусственное сооружение, уложили 69 км главных и станционных путей, заготовили и уложили более 40 тыс. м³ балласта, построили линию связи протяжённостью 438 км.

Принимавшая объект «2К» комиссия отметила, что, несмотря на невероятно трудные условия работы, при частых штормах и сильных ветрах, коллектив поборол все трудности и выполнил постановление Госкомитета обороны, добившись темпа работ строительства более 30 м моста в сутки. Качество работ комиссия признала удовлетворительным.

На торжественном открытии моста присутствовали проектировщики, инженеры-строители, руководящие и партийные работники с Кубани и Крыма. Стро-

проектирования на месте, вблизи Кавказского берега, где глубоко залегали прочные грунты, возводили опытный кессон. Стоимость моста в высоком варианте — около 2 млрд. руб. (в ценах, действовавших до 31.12.1949).

Когда законченный проект показали Сталину, последним аргументом заместителя министра И.Д. Гоперидзе (как он рассказывал) было: «*Это, товарищ Сталин, будет «царь-мост», на что тот ответил: «Царя мы свергли в 1917-м». На этом идея постоянного мостового перехода через Керченский пролив сошла со сцены на 70 лет, и только после присоединения Крыма к России строительство моста Кавказ-Крым стало актуальным. Это будет кратчайшим сообщением с Крымом со стороны территории Кубани, минуя территорию Украины.*

Строительство моста «Кавказ-Крым»: П.М. Зернов и секретный объект «2К»

мост через Керченский пролив длиной более 4 км. И строительство этого грандиозного сооружения в кратчайшие сроки, Отведённые Госкомитетом обороны и лично Сталиным, было поручено нашему знаменитому земляку, государственному деятелю П.М. Зернову — дважды Герою Социалистического Труда.

Как это было? В ходе Керченско-Эльтигенской операции 1943 г. Красная Армия захватила плацдарм северо-восточнее Керчи и удерживала его до начала Крымской операции 1944 года, несмотря на сильные контратаки противника, пытавшегося сбросить десант в море. Ещё при подготовке Керченской операции по освобождению Крыма воздушные разведчики засекли необычную цель — огромные склады профильного металла в районе завода им. Войкова. На всякий случай их накрыли огнём, а позже сюда незамеченно была направлена разведка. Рес-

уровление военно-восстановительных работ №12, которым к этому времени уже командовал П.М. Зернов.

Задание для П.М. Зернова было новым и явно неожиданным, да к тому же ему и мало знакомым. Он же инженер-машинист-строитель, а тут строить мост, да ещё какой?... Это явно работа мостостроителей! Но Павел Зернов не из той плеяды людей, что боятся трудностей. Если правительство поручило, то будет выполнено. Хотя сроки сооружения этого, со многими неизвестными, объекта, — задача явно трудно выполнимая. Нужны изыскания, проекты моста, хорошие специалисты, рабочие, строители, специальная строительная техника, а главное — корабли и многое другое. Всё это неожиданно легло на плечи Зернова. Но он хорошо помнил, уходя с заседания Госкомитета, что быстрое возведение моста, когда враг будет изгнан из Крыма, позволит крат-

протяжённостью 46 км, второй — 18 км.

Для ускорения открытия движения поездов по переходу основные работы разделили на две очереди. К первой очереди отнесли забивку вертикальных свай промежуточных опор, сооружение опор разводной части, постройку эстакады и дамбы, монтаж пролётных строений, укладку мостового полотна и пути, бетонирование металлических свай; ко второй очереди — забивку наклонных свай и бетонирование ростверков промежуточных опор, окончание дамбы Кавказского берега (засыпки эстакады камнем), сооружение 123 ледорезов.

Постройка опор под разводные пролёты заняла 3 месяца, из которых в связи со штормом 25 дней работы не производились. За это время было изготовлено и установлено два металлических каркаса общей массой 32 т, забито и заполнено бетоном 177 металлических свай длиной 24 м массой по 4 т, уложено 1690 м³ бето-

ити получали поздравления. Присутствовал на открытии уникального моста инженер М.С. Руденко, возглавлявший общее руководство проектированием и контролем за строительством моста, и начальник управления военно-восстановительных работ П.М. Зернов. Все радовались, что уникальное сооружение, да ещё когда идёт война, вступило в строй. Вскоре П.М. Зернов докладывал Госкомитету обороны о том, что ценой невероятных усилий мостостроители соединили крымский и кавказский берега. При нём были, как полагается, и наградные документы на наиболее отличившихся во время сооружения объекта «2К». Но награды ни строители, ни руководители не успели получить. Произошло непредвиденное...

Зима этого года была сравнительно сурова, снеговых осадков было достаточно, а весна стала ранней. На юге она начинается раньше, чем в центральной части страны. В конце февраля с косы Чушка

Пострадал ли наш земляк Зернов за эту аварию, возникшую от непредвиденных обстоятельств? Конечно, негражданин не было, но и наказания он избежал. Доверие Госкомитета обороны и лично «хозяина» не было утрачено. П.М. Зернов успокаивал себя, определяя главную причину беславной кончины моста: «*Это явная спешка — пустить мост к 7 ноября, сжатые, нереальные сроки изысканий, да ещё под обстрелом, спешка в проектировании, но самое главное, не учли мнение старожиллов-рыбаков, которые говорили, что бывают годы, когда в узком «гирло» в период суровых зим и ранней весны случаются массовые подвижки льда. В этом случае южный вариант был бы предпочтительнее. Но что поделаешь? Правительство приняло северный вариант. Главное, что за эту ошибку никто не пострадал.*

...И вот его снова вызывает «хозяин».

завода им. Войкова. На всякий случай их накрыли огнём, а позже сюда незамедлительно высадилась инженерная разведка. Рискую жизнью, под обстрелом артиллерии и реактивных установок военспецы пересчитали и классифицировали все эти многометровые гигантские металлические балки, в том числе и метрового сечения, которые могли быть использованы в мостостроении, и большие запасы цемента.

Вывод спецов был однозначен: гитлеровцы явно планировали строительство моста через Керченский пролив. Видимо, они в перспективе ощущали себя в Крыму и на Кавказе полноправными хозяевами. Гитлер, в случае победы, строил грандиозные планы — сооружение железной дороги с широкой колеёй с отправной точки из Мюнхена на Крым — Керченский пролив — Кавказ — Ленкорань — страны Персидского залива, а там, глядишь, на восток, в Индию. Вот почему гигантские стальные конструкции и оказались на окраине Керчи. Но далеко идущие планы фюрера «приказали долго жить». О планах немцев по строительству моста через Керченское «гирло» было доложено в Государственный комитет обороны. *«Немцы хотели строить? А мы чем хуже? Что, не сумеем? Сумеем! Не пропадать же добру, построим-ка такой мост, которому нет равных в Европе. Удивим Запад...»*, — такими словами напутствовали генерал-майора П. Зернова на выполнение необычного задания Госкомитет обороны и сам «хозяин». Велась подготовка к Ялтинской конференции, и главнокомандующий И. Сталин думал: *«Вот удивим делегации американцев и англичан, что в тяжёлых условиях войны и мы можем строить, и такие гигантские сооружения...»*

Крымская конференция руководителей трёх держав проходила с 4 по 11 февраля 1945 г. и по мосту из Крыма на Кавказ проезжал особо охраняемый поезд. Кто в нём был? По всей вероятности, делегации. Так что показ наших «сверхвозможностей» Госкомитетом обороны и Сталиным — состоялся.

А начало строительства было положено Постановлением № 5027 от 25.01.1944 Госкомитета обороны по одобрению И.В. Сталина: он предложил, чтобы это «сек-

ретнее» дело осуществлялось в соответствии с заседаниями Госкомитета, что быстро возведение моста, когда враг будет изгнан из Крыма, позволит кратчайшим путём снабдить горячим наступающие воинские части и быстро овладеть Берлином.

Бои за Крым были ожесточёнными и продолжались до апреля 1944 года. Три армии, Черноморский флот и Азовская флотилия были прикованы к Крыму. Боевые позиции находились на самом видном месте: справа был обрывистый берег Азовского моря, внизу Керченский пролив, а слева пологий спуск на косу Чушка.

Немцы, видя некоторое оживление русских у этой косы, принимали его за наблюдательный пункт отдельной приморской армии, так как с неё было самое близкое расстояние до берега Крыма. Они старательно обстреливали из дальнбойных орудий и по несколько раз в день совершали налёты авиации, поливая свинцом этот небольшой клочок кубанской земли, который прозвали «Ласточкиным гнездом».

В Керчи ещё покупали хлеб на оккупационные марки, а две бригады проектировщиков и изыскателей, которых консультировал известный ленинградский учёный, член-корреспондент АН СССР Н. Герсеванов, приступили к поиску оптимального варианта и места возведения мостового перехода. Группа изыскателей со стороны кавказского берега работала в труднейших условиях непрекращающихся бомбёжек.

— *Немцы как будто чувствовали, что мы затеяли грандиозную стройку*, — вспоминал Павел Зернов. И всё же это не помешало известным в стране мостовщикам К. Силину, Е. Фоминой, К. Завриеву и многим другим закончить изыскания раньше назначенных сроков. На стол комиссии легли два проекта моста. Один от косы Тузла до Камыш-Буруна на Крымском берегу, а другой, так называемый северный, вариант — от косы Чушка до побережья между посёлком Опасный и Жуковкой.

Казалось, что даже географические названия — Опасный, Чушка — предупреждали покорителей пролива об опасности, о которой они ещё не догадывались. Выбери южный вариант, более длинный, и всё, может быть, было бы нормально. Но выбор пал на северный вариант, кото-

рому установлено два металлических каркаса общей массой 32 т, забито и заполнено бетоном 177 металлических свай длиной 24 м, массой по 4 т, уложено 1690 м³ бетона с бетонных заводов, расположенных на подмостьях опор, 55 т арматуры, установлено 3600 м² опалубки. Заполнение металлических свай бетоном и бетонирование ростверков промежуточных опор (около 11 тыс. м³ бетона) производили с двух бетонных заводов, смонтированных на морских баржах.

Первую деревянную сваю строители вбили в песчаное дно косы Чушка 24 апреля 1944 года. Отсюда в сторону Крыма должна была уйти километровая эстакада. Всего же под пролёты моста «поставили свои плечи» 2341 металлическая и 2000 деревянных свай. Полную длину мостового перехода образовали 115 однотипных 27 метровых пролётов, а один — уникальный, поворачивающийся на средней опоре, был 110-ти метровым, предназначенным для прохода по фарватеру судов с Чёрного в Азовское море и обратно.

Строительные работы носили невиданный размах. Это была грандиозная по своим масштабам стройка под охраной двух зенитных полков. В ней участвовали свыше 15 тысяч человек. Уникальный мост сооружался руками солдат из состава железнодорожных войск, мостоотрядов военных восстановителей народного комиссариата путей сообщения. Потребовался целый флот малых судов, чтобы доставлять людей к месту установки опор, а было их, основных и дополнительных, 238. Пролётные строения собирали на монтажно-строительном полигоне в Капканак. Одновременно сооружались железнодорожные линии подходов со стороны Кавказа и на Крымском берегу у завода имени П.А. Войкова, а у берегов строились каменные дамбы и подъездные эстакады. Мост прирастал в длину в сутки на 30 метров. Когда была положена последняя кость рельсов и скреплены стыки, с Крымского берега ещё задолго до официальных испытаний и открытий прошла и первая дрезина. В сроки строительства уникального моста через Керченский пролив строители уложились. В канун 7-го ноября 1944 года он был открыт, и по нему прогрохотал со стороны Кавказа первый состав цистерн с горючим. На подходах к мосту от ст. Сенная до ст. Керчь отсы-

паны, снеговых осадков было достаточно, а весна стала ранней. На юге она начинается раньше, чем в центральной части страны. В конце февраля с косы Чушка на крымский берег отправилась дрезина. Это был обычный рабочий рейс. К тому времени по мосту уже прошло в том и другом направлении более 100 поездов, в том числе и секретный курьерский с рабочими делегациями американцев и англичан, принимавших участие в знаменитой Ялтинской конференции «Большой тройки». Но на этот раз рейс дрезины оказался последним. У самого крымского берега, где был наиболее глубоким фарватер, машинист заметил искривление пути. Движение поездов остановилось. Навсегда.

Мощные толстые льдины медленно, но уверенно, со стороны Азовского моря давили на опоры моста. Через два дня под напором мощных льдов, каких доселе ни на Азове, ни на Черноморье не видывали, рухнули четыре пролёта моста. Это случилось около четырёх утра. Днём ледяные поля подвергли бомбардировке, артобстрелу, вблизи опор моста закладывали сапёрные фугасы. Не помогло, двигавшаяся фронтом громадная ледяная масса торпедировала опоры, и уже днём пали ещё 10 опор, а с ними и пролёты моста.

Отчаявшиеся что-либо изменить люди с берега следили за разгулом стихии. Так бесславно, прослужив всего четыре месяца, закончил своё существование первый и последний уникальный мост через Керченский пролив.

Учитывая, что причиной разрушения моста явились условия чрезвычайно суровой стихии (мощный ледоход с одновременным сильнейшим штормом), бестрепых на расправу Верховный Главнокомандующий в этом случае никаких репрессивных мер не принял, поняв, что стихия человеку не всегда подвластна. Кроме того, мост строился из некондиционных материалов.

После «ледовой» аварии моста некоторое время обсуждался вопрос о его дальнейшей судьбе. Правительственная комиссия рекомендовала разобрать временный мост, zaproектировать и выстроить новый. Такие варианты моста — в высоком уровне и в низком с разводным пролётом — были zaproектированы в 1945-1946 г.г. «Трансмостопроект». По ходу

ителльнее. Но кто поделалась? Правительство приняло северный вариант. Главное, что за эту ошибку никто не пострадал».

...И вот его снова вызывает «хозяин». Новое, не менее ответственное и срочное задание. Секретная командировка в Германию. В окрестностях Берлина им будет организовано так называемое «Хозяйство Зернова» с целью добыть как можно больше сведений о секретном оружии немцев — разработке ракет ФАУ-2, атомного оружия и т.д. Этим П.М. Зернов будет заниматься до ноября 1945 года, и многое из секретного задания им будет выполнено.

...Началось послевоеенное атомное противостояние СССР и США, и опять П.М. Зернову новое секретное задание поручают «хозяин» и Госкомитет обороны.

Ещё почти 19 лет он будет выполнять самое важное, самое секретное задание правительства: участвовать в создании КБ-11, руководить испытанием первой атомной бомбы в августе 1949 года, затем испытанием серии атомных бомб, водородной и вместе с учёными-ракетчиками будет работать над созданием надёжного ракетно-ядерного щита страны. Спустя полвека будут полностью рассекречены архивные материалы специального комитета ГКО. Объём только протоколов — более 1000 машинописных листов. По ним можно будет воссоздать объективную картину становления атомной промышленности и роль в этом нашего выдающегося земляка П.М. Зернова.

Сегодня памятником ему является город Арзамас-16, ныне Саров, который он строил, создавал, где школа, улица и парк носят его имя, и он является Почётным гражданином города Саров. А на его родине, в Литвиново, установлен бюст, в Кольчугине именем Зернова названа улица, мемориальная доска установлена на заводууправлении ЗАО «Кольчугцветмет», где он работал в 20-е годы.

В будущем году, в январе, исполнится 110 лет со дня рождения П.М. Зернова, и, наверное, стоит подумать к этому юбилею, о присвоении Павлу Михайловичу звания «Почётный гражданин города Кольчугино».

В. РЕБРОВ

При подготовке материала использованы Интернет-ресурсы