

МОСТ

Елена Марундик

Вся жизнь людей в поселках и селах, сбегавших своими домами к Тунгуске, была связана с этой рекой. Она поила и кормила, давала отдохновение от трудов праведных. Много разных историй помнят ее берега, грустных, веселых, иногда трагикомичных. Но сегодняшний рассказ – о событии, которое навсегда останется особенным, потому что оно уже стало Историей. Историей реки, области, страны.

Это событие не моего детства, но и меня оно коснулось своим крылом, рассказами родителей, старой насыпью, ведущей в никуда, плеском волн, бьющихся о странные деревянные сооружения у берега реки, которые не удалось разрушить даже своенравной Тунгуске. Пока не удалось. В потоках воды и времени исчезнут когда-то и они. Может, мой рассказ напомнит об этом событии и сохранит его?

История моя началась давным-давно, даже не тогда, когда река встала на пути строителей железной дороги, преградив им путь уже на тринадцатом километре, а еще раньше, ровно 90 лет назад. В апреле 1930 г. В.К. Арсеньев разработал и направил в правление Уссурийской железной дороги, Далькрайисполком, Далькрайплан и СНК СССР докладную записку с предложением о необходимости проектирования и строительства второго железнодорожного выхода к Тихому океану. В связи с этим он внёс предложение Совету Народных Комиссаров организовать комплексную научно-исследовательскую экспедицию Академии наук СССР на Дальний Восток для экономического исследования и обоснования строительства новой железной дороги, которую он назвал Байкало-Амурской магистралью. Тогда же начались изыскания по обследованию таёжных районов в направлении проектируемых железнодорожных линий.

Мало кто помнит сейчас аббревиатуру ВОЛК. Между тем, название это принадлежало объекту государственной важности: дороге, которая должна была связать строящийся город юности Комсомольск (бывшее с. Пермское) с центром страны. В 1933 г. Совет Труда и Оборона СССР принял решение о срочном строительстве автогужевой, а в 1934 – железной дороги. Проблему с кадрами для изыскания и строительства дороги решили просто, передав ее в ведение Дальлага.

Руководил стройкой начальник Дальлага НКВД Терентий Дмитриевич Дерибас. (*Дальлаг -Дальневосточный исправительно-трудовой лагерь – подразделение, действовавшее в структуре Главного управления исправительно-трудовых лагерей Народного комиссариата внутренних дел СССР*). Уже в апреле 1935 г. на строительстве началась укладка рельсового пути. Так что ВОЛК - это железная дорога Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре. Да, та самая Волочаевка, которая получила название Новая, в отличие от другой, легендарной, находящейся поблизости. (Позднее это название сменилось на более прозаическое и известное всем - Волочаевка-2). День и ночь стучат привычно на стыках вагоны, переговариваются по громкой связи диспетчеры, вагонники,

составители, и никто не задумывается особо, кто и когда строил эту дорогу. А строили, как водится, зэки, то есть заключенные. Жили они в двух бараках у подножия сопки, которая раньше была Балаганской, а потом стала носить гордое имя Соцгородок. «Зэки» и созидатели социализма уживались очень даже мирно, людьми они были большей частью образованными и порядочными, словом, политическими. Кто-то сейчас удивится и спросит: «Не о царских ли временах мой рассказ?». Вовсе нет. Это реалии Советской власти, у которой всегда врагов полно и с ними нужно беспощадно бороться и пережитки проклятого прошлого в них искоренять.

Вот мы и дошли до начала. Именно в связи с этой историей я впервые обратила свое внимание на «Шахтинское дело» и последующее за ним дело «Промпартий». Наверное, не я одна оказалась такой непросвещенной. Не учили нас этому на уроках истории ни в школе, ни в институте. А между тем газеты того времени просто пестрят сообщениями о нем и праведным возмущением народа подлыми действиями преступников, которые так хорошо замаскировались, что работали лучше всех передовиков.



Фотография из свободного доступа интернета.

«Шахтинское дело» (официально «Дело об экономической контрреволюции в Донбассе») – инсценированный судебный-политический процесс, проходивший с 18 мая по 6 июля 1928 года в московском Доме Союзов. В рамках процесса группа из 53-х руководителей и специалистов угольной промышленности СССР – входившая в ВСНХ, трест «Донуголь» и в управляющие органы ряда шахт Донбасса – обвинялась во вредительстве и саботаже; кроме того участников процесса, являвшихся преимущественно представителями старой (дореволюционной) технической интеллигенции обвиняли в создании подпольной контрреволюционной организации, связанной с зарубежными антисоветскими центрами.

Первые аресты отдельных участников произошли в июне-июле 1927 года; в марте 1928, после того как Политбюро ЦК приняло версию о «заговоре», дело стало политическим. «Шахтинский процесс» над группой представителей «буржуазной» интеллигенции стал знаковым событием в истории СССР, обозначив переход от НЭПа к «социалистическому наступлению» в экономике. (Материал из Википедии – свободной энциклопедии).

Но какое отношение это имеет к Тунгуске, к Соцгородку и сегодняшнему рассказу? Оказалось, самое непосредственное. Кто не знает о том, что приказ великого и ужасного Сталина, «отца и учителя» всех народов, не мог быть не выполнен, даже если он был невыполним в принципе. А приказ был очень прост: для того, чтобы железная дорога могла быть введена в действие, нужно было построить мост через Тунгуску. Практически из воздуха, потому что поставить материалы для его строительства было делом физически невозможным, их можно было получить из центра страны не ранее чем через год-полтора. Для проектирования и расчетов требовались многолетние наблюдения за климатом, грунтом, режимом реки. Их, конечно, тоже не было. *«Мост требовал инструмента, шайб и болтов – их не было. Мост требовал высокой квалификации мостовиков – их не было. Не было ничего».*

Тогда на помощь «доблестным строителям из НКВД» пришли «зэки». Заключение инженер Каразин, осужденный в 1930 году и отбывавший наказание в Дальлаге, как раз на участке, базировавшемся в Соцгородке, разработал уникальный проект моста деревянного, благо леса на нашей земле было достаточно. *«Требовался отборный лес, и мы лазили по сопкам, не зная усталости, лишь бы выбрать лучшую лесину. Моя бригада в 35 человек дала 22 тысячи кубометров леса или 350% плана»*, – это рассказывал другой «зэк», лесоруб Владимир Байков с Бирского участка. Сами построили в тайге механические мастерские, электростанцию, электросварочные. Сами из «сырого металла» делали шайбы, болты, слесарный инструмент. Нормы перевыполняли в 2-2,5 раза.

И мост построили! *«Голыми руками, на голых берегах»*. Всего через 10 месяцев после начала строительства. Ему было присвоено имя заместителя председателя ОГПУ Генриха Ягоды. Во всей стране не было деревянного мостового перехода такой величины – 1 100 метров. На его сооружение ушло 20 тыс. кубометров отборного леса. 28 марта 1936 года готовый мост принимала в эксплуатацию комиссия. При испытаниях это огромное сооружение дало осадку всего на 4 миллиметра – ровно в два раза меньше допустимого нормами.

Праздновали победу в клубе лагерников. Выступавшие руководители края благодарили строителей и отмечали вместе с ними победу. Слово дали не только высокому начальству, но и автору проекта Каразину и другим заключенным. На трибуну спешит еще одна «зэчка» – болторезчица Галька-Стрекоза, совсем ребенок, сирота, не видевшая в своей жизни ни любви, ни ласки. *«Мы мост построили, а мне уже семнадцать стукнуло, мы на пару с мостом росли»*. Галине было обещано, что с первым поездом она уедет в Комсомольск, чтобы учиться токарному делу на одном из заводов юного города. *«И невозможно тут передать восторженное волнение, охватившее ее, и лагерников, и руководителей края, и чекистов. Они видели перед собой ребенка, успевшего пройти за свой короткий жизненный путь тяжкие испытания, закончившиеся началом новой, бесконечно счастливой жизни»*. И Каразин, и Байков, и Галина Рыбакова действительно

верили, что началась новая жизнь. На том торжественном собрании, посвященном окончанию строительства моста, Т.Д. Дерibas зачитал приказ наркома внутренних дел о досрочном освобождении и снижении сроков наказания сотням строителей моста, среди которых был и автор проекта Каразин. Многие из них остались работать здесь же, на строительстве дороги, но уже в качестве вольнонаемных.

О событиях этих я впервые узнала от своего отца, от него же услышала фамилии Ардачев и Каразин. Подробности помог вернуть из небытия репортаж с открытия Тунгусского моста А. Фетисова «Корень жизни», напечатанный в №75 газеты «Тихоокеанская Звезда» от 1 апреля 1936 года. Публикация полна таежной романтики и восхищения красотой труда человеческого. *«Да, он величав и красив этот мост, связавший своими тонкого ажурного рисунка пролетами два берега нелюдимой, капризной реки»,* – пишет автор, восторгаясь *«неисчерпаемо радостной»* работой, которую совершили на Тунгуске *чекисты, великие гуманисты и несгибаемые бойцы пролетарской революции, «искусные мастера поистине чудесного превращения бывших преступников в активных и сознательных строителей социализма».*

Нам неизвестна дальнейшая судьба автора этого репортажа, поэтому простим ему то, что он умолчал об ужасающих условиях жизни политических. Голодные, оборванные, с ободранными в кровь руками, все работы, начиная от установки 2 500 свай моста, укладки шпал и рельсов и заканчивая забиванием «костылей», они вели вручную. Не было спецодежды, рукавиц-верхонок, инструментов. В августе 1934 г. в письме к наркому НКВД Ягоде Дерibas отмечал следующее: отсутствие одежды (46 рубашек на 100 человек), постельного белья, кипяченой воды, рабочих инструментов и механизмов (на 5 тыс. человек 900 подборочных лопат и ни одной штыковой). Хлеб, вода и минтай, который засолили еще японцы в 1933 г., – это основная еда рабочих.

Это правда, что в сложных условиях заключенные показывали образцы высокопроизводительного труда. Среди них было много стахановцев. Люди работали буквально на износ, так как на стройке действовала так называемая система зачетов. Получив срок в 10 лет, они могли освободиться на 2-3 года раньше. А также строителей заставлял ударно работать дифференцированный хлебный паек: от 200 граммов в сутки до 2 килограммов. Старожилы и очевидцы тех событий говорили о том, что дорога Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре построена на костях эков. Зимой 1933–1934 гг. на линии работало 11 тыс., а летом 1934 г. – уже 20 тыс. строителей, в том числе вольнонаемных – 2,5 тыс., остальные – 17,5 тыс. – заключенные. Жительница Даниловки Варвара Георгиевна Тлустенко рассказывала о произошедшем с ней случае. Семьи в колхозе тоже жили небогато, питались тем, что смогли заготовить и вырастить сами. Для поросят оставляли с осени мелкую картошку, ботву свеклы, моркови, верхний лист от капусты. В большой чугунок бросали все остатки еды, очистки от картошки, приготовленной на обед, и варили это месиво для поросят. «Поросячий» чугунок выставляли в холодный коридор, чтобы остывал. Однажды ночью, когда все уже спали, хозяйка дома, услышав шорох, тихо открыла дверь. В коридоре стояли двое. Изможденные, в разорванных телогрейках, они жадно глотали пороссячью еду, хватая ее обеими руками из этого чугунка. Незнакомцы замерли на несколько мгновений, потом покачали головой: «не бойся». Женщина тихо закрыла дверь. Незваные пришельцы съели все и незаметно исчезли. На такие поступки заключенных мог толкнуть только голод. А вообще их не боялись, они не делали ничего плохого для населения.

Строители Соцгородка довольно тесно сотрудничали с «зэками». Политические заключенные были в основном образованными, интеллигентными людьми. С жителями окрестных сел сосуществовали очень мирно, не было случаев конфликтов и краж. Напротив, они по мере сил помогали переселенцам в их нелегкой жизни. По рассказам моего отца, лишь однажды произошло недоразумение. Это случилось тогда, когда кто-то из местных повесил на дверь замок – а в то время никогда ничего не запиралось. Заключенные выразили свою обиду такому недоверию и попросили замок снять.

Летом 1937 года Т.Д. Дерибас и его сын А.Т. Дерибас, начальник паровозного депо станции Хабаровск-II были арестованы. Терентий Дерибас был обвинен в шпионаже, сочувствии троцкизму и организации заговоров в НКВД и Красной армии. Его имя было включено в расстрельный список, датированный 26 июля 1938 года, подписанный Сталиным и Молотовым. 29 июля 1938 года приговор формально утвержден Военной коллегией Верховного суда СССР, и Дерибас в тот же день расстрелян на полигоне «Коммунарка». Реабилитирован посмертно 31 декабря 1957 года.

Ардатьев Иван Андреевич, начальник строительного отделения Дальлага (ст. Волочаевка), чей штаб находился в Соцгородке, был арестован в сентябре 1937 г. и расстрелян 05.02.1938 г. в Хабаровске. Реабилитирован 03.09.1957 ВТ ДВО за отсутствием состава преступления.

Репрессии обрушились на аппарат управления ДАЛЬЛАГа и его подразделения. «За активную контрреволюционную деятельность и тесную связь с врагом народа Т.Д. Дерибасом» были арестованы более 60% инженерно-технических работников, в том числе Мартинелли, Жуков, Пилин, Павлов, Петров, Орловский и др. Десятки из них были расстреляны, среди них крупные инженеры Пилин и Соколов, профессор геолог Павлов. Вспоминая эту историю, мой отец рассказывал, что после пуска моста в эксплуатацию Каразин был освобожден, но имя его забылось за давностью лет, не упоминалось оно и в газетной статье. Печальную судьбу героя рассказа Каразина, как и его имя мне помогли узнать сотрудники общественной организации «Международный мемориал».

Каразин Борис Вадимович родился в 1881 году на станции Игнашево, Амурской области. Образование имел высшее, инженер путей сообщения. Поиски в интернете привели к спискам студентов - выпускников Петербургского института путей сообщения Императора Александра I, в которых обнаружился Каразин Борис Вадимович, начавший обучение 1907 году. Этот факт только подтверждает очевидное - только инженер-железнодорожник, имеющий хорошее образование мог в условиях заключения да еще при полном отсутствии цивилизации, сделать блестящий проект моста. Арестовали его в 1930 году, пока не известно при каких обстоятельствах, но репрессии, прокатившиеся по стране после «шахтинского дела», были направлены как раз против специалистов старой, царской формации.

Исходя из выше сказанного, тоже вполне логично, что освобожденный, как и было обещано, после пуска моста приказом Дерибаса бывший зэк Каразин во времена большого террора разделил участь своего «благодетеля». Он был повторно арестован 29 апреля 1938 года. На момент ареста работал начальником производственно-технической части 10 отделения Дальлага НКВД. Он обвинялся в совершении преступлений предусмотренных

статьями 58-7, 58-8, 58-11. 8 августа 1938 г. был приговорен Военной коллегией Верховного суда СССР к смертной казни и в этот же день в Хабаровске приговор был приведен в исполнение. Посмертно реабилитирован в 1992 г. (Архивное дело П-99679).

Был репрессирован и мост. Постановлением политбюро ЦК ВКП(б) от 11.05.1937 Ягода Г. Г. был исключен из состава членов ЦИК СССР, а его имя снято с Тунгусского моста железной дороги Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре.

К весне 1941 года мост, построенный потом и кровью зэков, был заменен на металлический, функционирующий и сейчас. При этом было слегка изменено его местонахождение, что позволило сгладить угол поворота железной дороги и тем самым увеличить скорость движения составов. Но старый, деревянный, еще помог жителям окрестных сел и мебельной фабрике, работавшей поблизости в Соцгородке. Старожил поселка Волочаевка-2 Николай Гнедыш, служивший в те далекие годы в охране моста, рассказал, что с пуском нового моста, временный, деревянный, отдали в ведение сплавной конторы. Но твердый тяжелый листвяк с трудом поддавался ручным пилам, сплавлять его вниз по реке было практически невозможно, и мост бросили на произвол судьбы. А судьбе, в лице местных жителей, было угодно построить из них добротные избы, одна из которых, в Волочаевке-2 целехонька и верно служит хозяевам до сих пор. В тяжелые военные годы остатки моста разобрали, распилили, растащили на дрова. Только основания свай, обнажаемые при малой воде, иногда напоминают о нем, вызывая вопросы случайных созерцателей.



Мост через Тунгуску. Август 1973 года. Фотография из архива А. Кулиша.