



Е. МЕРКУЛОВ

**Проспект
над
Волгой**

*Славным мостостроителям,
моим друзьям
и товарищам по работе,
посвящаю*



к.р.

СССР
М52

Е. МЕРКУЛОВ

Проспект над Волгой

78

X 03 S 90 82 + 93
ц 47011 97 К 87 92

85
БАЛАНСОВО-РАСЧЕТНОЕ
ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Приволжское
книжное издательство
Саратов 1977

Меркулов Е.

М52 Проспект над Волгой. Саратов, Приволж. кн. изд-во, 1977.

79 с. с ил.

Евгений Васильевич Меркулов — один из тех, кто возводил автодорожный мост через Волгу. Машинист плавучего крана, заместитель секретаря партбюро Мостоотряда № 8, потом секретарь партийной организации самого ответственного участка № 3, он вел дневниковые записи в течение всего периода грандиозной стройки.

В этой книге Меркулов рассказывает о своих товарищах, воспроизводит картины наиболее важных этапов строительства.

Автор показывает, что возведение саратовского моста явилось настоящей школой трудовой и гражданской закалки мостостроителей.

11301
14-7

6С8

С недавних пор у нашего города появилась новая достопримечательность — гигантский автодорожный мост, сокративший автомобильный путь из центральных областей страны в Заволжье и Казахстан. Две его отлогие дуги, соединяющиеся над островом, стали составной частью новой эмблемы Саратова.

Крупнейший в Европе саратовский мост является воплощением поисков ученых, точнейших расчетов инженеров, героизма рабочих. Это уникальное гидросооружение из железобетона, в строительстве которого не понадобились кессонщики: их заменили монтажники, управлявшие мощными механизмами.

Длина волжского моста — почти 3 километра, ширина проезжей части — 12 метров, каждое пролетное строение может выдержать нагрузки в сотни тонн.

Удачно архитектурное решение саратовского моста. Сравнительно крутое возвышение в зоне главной судоходной трассы гармонирует с географией обоих берегов Волги. Мост как бы вписан в окружающий ландшафт. Строгая, без архитектурных излишеств перильная решетка подчеркивает ажурность всего мостового комплекса.

— Вот это махина!

— Настоящий проспект над Волгой!

— Красавец!

Я всегда с волнением слушаю эти слова. Говорят их обычно люди, впервые увидевшие наш мост. Их поражают его размеры, конструкция, объем выполненных работ. А волнуюсь я потому, что в этой грандиозности и красоте есть частица и моего труда, великого труда моих товарищей из Мостоотряда № 8.

Сейчас я ежедневно езжу на работу на левый берег Волги. И каждый раз невольно вспоминаю те дни, когда мы были первыми...

ИЗ ХРОНИКИ СОБЫТИЙ

ЕЩЕ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ВЕКА составлялись десятки отношений и докладов о необходимости строительства моста через Волгу в районе Саратова. Но саратовская городская буржуазия и частное железнодорожное общество не могли прийти к соглашению, кто должен субсидировать строительство.

В 1921 ГОДУ на заседании Малого Совнаркома был поставлен вопрос о необходимости строительства моста через Волгу у Саратова. То было тяжелое для страны время...

В 1935 ГОДУ был построен железнодорожный мост через Волгу в районе Увека, который соединил стальные магистрали бывшей Рязано-Уральской дороги и открыл кратчайший путь в республики Средней Азии.

В 1956 ГОДУ проектные организации получили задание разработать проект саратовского автодорожного моста.

В марте 1958 года проект был утвержден.

ОСЕНЬЮ 1958 ГОДА в Саратов прибыли первые строители Мостоотряда № 8. Хозяйским шагом прошли они по левому берегу: отсюда предстояло начать штурм Волги...

В ИЮНЕ 1965 ГОДА автодорожный мост через Волгу соединил правый и левый берега великой русской реки.

ВСТРЕЧА

С Иваном Свириденко я познакомился в армии. Он был курсантом роты механиков-водителей, которой я командовал. Мне нравился этот парень, он умел думать, был исполнительным и дисциплинированным.

Родители Ивана погибли в годы войны, рос он в детдоме. После окончания ремесленного училища по комсомольской путевке строил Сталинградскую ГЭС.

Демобилизовавшись, Иван вернулся в свой Мостоотряд № 8. Изредка я получал от него короткие, но четкие письма.

В начале 1959 года военно-врачебная комиссия признала меня негодным к строевой службе (к тому времени я прослужил в армии более 20 лет).

Что делать? Этот вопрос нужно было решать срочно. О своих заботах и тревогах я написал Ивану. Ответа ждать пришлось недолго. В своем письме Свириденко приглашал к себе на стройку и обещал помочь устроиться с жильем.

Мне предоставили отпуск, и я поехал в Саратов к Ивану. Встреча растрогала нас обоих. Сначала говорили о полковых новостях, потом разговор незаметно перешел на стройку. Иван предложил мне утром поехать на Волгу и все увидеть своими глазами...

С высокого берега было хорошо видно строительную площадку. От Большой Затонской улицы к Волге выступали из земли фундаменты береговых опор. На середине реки на льду стояла будка на полозьях, а рядом с ней — тренога из толстых бревен. Вблизи от берега стоял пассажирский пароход «Мария Ульянова».

— Это наша контора и жилье, — объяснил Иван. — Здесь живут холостяки и даже несколько семей.

Недалеко, в Затоне, напротив судоремзавода, на окраине корабельного городка стояло большое плавучее судно с длинной горизонтально положенной стрелой.

— Это, наверно, ваш кран? — спросил я.

— Он самый, — гордо ответил Иван.

Мела снежная поземка. По ледовой дороге тянулась непрерывная цепочка пешеходов. Одни, нахлобучив шапки и подняв воротники, торопились в Саратов, другие — в Энгельс. Нелегко было идти по такой погоде. Когда мы спустились на лед, нам встретился сухощавый закутанный в башлык старичок. Тяжело дыша, он из последних сил тянул за собой салазки, нагруженные каким-то скарбом. Иван взялся помогать деду: стал толкать салазки, но с них съехал груз. Тогда мы вынесли салазки на крутой берег.

— Спасибо вам, сынки, а то я совсем из сил выбился. И когда уж наши мученья кончатся? В прежние зимы автобусы по льду ходили, а теперь не ходят. А эти калымщики, — он показал на стоявшие подводы, — по два рубля берут с каждой души, а за багаж, поди, пятерку сдерут.

— Ничего, дед, потерпите немного, — сказал Иван. — Вот скоро здесь мост построим, по-которому будут ездить автобусы, троллейбусы и грузовые машины.

— Я, сынки, еще в детстве слышал разговоры об этом мосту, и после революции слух был, будто собирались его строить, а моста и поныне нет. Видно, не доживу я до того дня.

— Теперь, дед, обязательно построим, вот, видишь, торчат из земли фундаменты береговых опор, а как весной лед сойдет, так и на реке начнем строить. Так что теперь, дед, скоро дождешься и еще ездить по новому мосту будешь.

— Дай-то бог дожить, — сказал старик и, вздохнув, потянул свои санки в город.

— Видите, как люди ждут мост? Нам как-то рассказывал один лектор, что еще в 1921 году было задумано строить этот мост, и вот только теперь нам выпала честь взяться за эту важную стройку.

На палубе крана с одной стороны был установлен деревянный катер «Днепр», с другой стоял металлический, плоскодонный «Посыльный».

— Пойдем в машинное отделение, — предложил Иван и первый стал спускаться по металлической, почти вертикальной лестнице.

Иван представил меня своим товарищам. Они смутились, увидев мои погоны. Свириденко, улыбаясь, сказал:

— А вы не стесняйтесь: гвардии майор — танкист, в прошлом — механик-водитель, так что сродни нашему брату.

В составе команды были пожилой машинист Корниенко, электрик Валентин Кудинов, молодой крановщик Леня Гриценко и совсем юный помощник машиниста Саня Шачнев.

— Ну как тут у вас дела? — спросил Иван.

— Да вот подключили электромотор, хотим пустить на приработку кривошипно-шатунный механизм.

— Не забудьте масло залить.

— Уже залили, — сказал Саня.

— Ну хорошо, как все настроите, меня позовете.

— Здесь находится сердце нашего крана, — обращаясь ко мне, сказал Иван. — Эти дизель-моторы мощностью по двести лошадиных сил каждый. Они уже отре-

монтированы и опробованы, в ближайшие дни закончим ремонт вспомогательного двигателя. В общем, готовимся к навигации по-настоящему, а работа предстоит большая.

— Ну как, товарищ гвардии майор? — спросил Иван, когда мы вышли на палубу.

— Мощная машина, — ответил я. — И когда ты, Иван Федорович, успел освоить такую громадину?

— Пришлось осваивать с самой приемки. В прошлом году механику участка Герасименко и мне было поручено принять этот кран и перевезти в Саратов. Когда мы приехали в Красноармейск, где он стоял после окончания строительства Волго-Донского канала, команда была расформирована: механик за несколько дней до нашего приезда внезапно умер, а из оставшихся никто не знал, как заводятся двигатели. Поэтому, чтобы запустить двигатель, нам пришлось разобрать на одном из них систему воздухопуска и систему питания. Вот так и пришлось осваивать силовые установки, затем с помощью Берденко — систему управления лебедками и шпилями, а потом — крановое хозяйство. Трудность заключалась в том, что не было необходимой литературы.

Привезли кран к нам из-за границы, в Баку по частям, секциями на одном судоремонтном заводе собирали и в 1952 году сдали в эксплуатацию. Первое время он работал на Каспии, на строительстве портов. Не знаю, при каких обстоятельствах в днище под машинным отделением образовалась трещина, которую заделали цементной подушкой. Поэтому его нельзя эксплуатировать на море, так как соленая вода может быстро разрушить подушку. Кран был передан Волго-Донстрою, а теперь начальник мостоотряда добился, чтобы его передали нам на стройку.

Я внимательно слушал Ивана и смотрел на пешеходов, которые непрерывной цепочкой тянулись по ледяной дороге, их обгоняли ловкие извозчики с пассажирами. Думалось о старичке, который спрашивал: когда кончатся эти мучения?

— Приезжайте к нам на стройку, — прервал мои мысли Иван, — работу вам найдем, на первое время хотя бы машинистом-дизелистом на наш кран, а там видно будет. А сейчас пойдете к начальнику мостоотряда и обо всем поговорим.

Когда мы подошли к каюте, Николай Артемьевич Наринян разговаривал с кем-то по телефону. Закончив разговор и увидев нас в открытую дверь, Наринян спросил:

— Вы ко мне?

— Да, — ответил Иван.

— Ну, заходите, а то я в город уеду.

Кабинет был настолько мал, что, когда мы с Иваном вошли, сразу стало тесно.

— Вот это и есть мой командир, у которого я служил, — сразу доложил Иван, как только переступили порог. — Скоро будет увольняться в запас, вот мы и пришли к вам поговорить об устройстве его на работу к нам на стройку.

Я представился. Наринян спросил Ивана, как идет работа по подготовке крана к навигации. Доложив, Свириденко вышел.

— Иван мне уже говорил о вас, — обращаясь ко мне, сказал Наринян. — Но давайте поближе познакомимся, только прежде садитесь.

Я коротко рассказал о себе, о предстоящей демобилизации, о намерении приехать в Саратов и, если возможно, устроиться работать на стройку. Николай Артемьевич внимательно выслушал меня, затем спросил, как обстоит дело с жильем.

— Жилья нет, — ответил я.

— С жильем и у нас туго, так что сразу мы вам предоставить ничего не сможем, а к осени что-нибудь дадим, да и то в бараке, капитальных домов мы еще не строим. Но вас, как офицера, поставят на очередь. А с работой проще, на первое время устроим к Свириденко на кран, а дальше видно будет.

Наринян тут же вызвал к себе начальника отдела кадров Павленко и распорядился оформить отношение в отдел кадров треста в Москву с просьбой направить меня после демобилизации в Мостоотряд № 8.

На нижней палубе меня поджидал Свириденко.

— Ну как? — спросил.

— Все хорошо, — ответил я и протянул ему отношение.

— Я же говорил вам, что Артемыч — это настоящий человек...

В конце марта пришел приказ Министра обороны о

моем увольнении в запас. В середине апреля я приехал в Саратов.

— Ко времени приехал, Васильич, — радостно сказал Свириденко, — у нас как раз наступает горячая пора.

Утром следующего дня передо мной открылась панорама строительства: вырисовывалась нулевая опора, устанавливались колонны первой, второй и третьей опор, на крутом спуске выступало основание четвертой, высоко в весеннее небо взметнулась стрела плавучего крана, стучали на лесах плотники, грохотала бетономешалка, сновали самосвалы с бетоном.

Внизу, где зимой только начинали рыть котлован, теперь едва виден был над водой фундамент пятой опоры.

— Успели и эту сделать? — спросил я.

— Да, — задумчиво сказал Иван, видимо вспоминая о чем-то. — Нелегко далась она нам, — продолжил он после молчания. — Когда зачищали котлован под бетонирование, неожиданно произошел обвал грунта и завалило монтажника Нечаева. Все, кто был поблизости, кинулись на помощь. Откопали Мишу, смотрим, живой, только ногу повредило, сейчас в гипсе. Стали снова зачищать, хлынула вода. Пришлось устанавливать насосы для откачки воды.

Позже я нашел в областной молодежной газете такую заметку:

«Стихия грозила свести на нет всю работу, — писал комсорг участка Костя Мясников. — На штурм вышли самые смелые и выносливые. Так, добровольно с момента аварии приступили и выработали по две смены механик стотонного плавучего крана Свириденко и крановщик — комсомолец Леонид Гриценко. Не считаясь со временем, трудились монтажники и плотники, механизаторы и электрики. И опора была возведена на безопасный уровень».

ЭКСПЕРИМЕНТ БРИГАДЫ ЮРИЯ ДОРОФЕЕВА

Недалеко от правого берега бригада Юрия Дорофеева готовилась к монтажу первой оболочки для шестой опоры.

Одновременно монтировались консоли и направляющее гнездо для опускания и установки оболочки на дно реки. Бригада взяла обязательство закончить работу к сорок второй годовщине Октября.

Для этого решили организовать третью смену. Одной сменой руководил сам Дорофеев, другими — звеньевые Михаил Лузгачев и Иван Зимин.

С утра 6 ноября на площадке вместе с первой работала вторая смена. Мастер Алексеев со звеном Зимина готовил направляющее гнездо, другая группа под руководством Дорофеева занималась траверсом¹.

И тут выяснилось, что отверстия на сегментах не совпадают: очевидно, при бетонировании верхнее кольцо оболочки деформировалось. Пришлось прожигать новые отверстия и расширять старые. Только к вечеру удалось установить и закрепить траверс на оболочку. После тщательной проверки начальник участка Баев разрешил поднимать и устанавливать оболочку на дно реки. Ответственным был назначен старший прораб Родин.

Мне впервые приходилось поднимать такой большой груз. Подъем производили попеременно — то гаком, то стрелой. Когда оболочка была поднята на необходимую высоту и направлена в специальное гнездо, Дорофеев дал команду:

— Майна!

Я включил контроллер на первое положение, а сам пристально смотрел на оболочку и на бригадира, готовый в любую секунду остановить спуск. Оболочка, плотно прилегая к направляющим четырем деревянным брускам, медленно опускалась. Но вот один край ее за что-то зацепился, оболочка заклинилась и стала опускаться вместе с направляющим устройством, наклоня всю площадку. Бригадир поднял руку, я мгновенно выключил контроллер. Оболочка остановилась.

Потом я стал медленно поднимать ее обратно. Как только оболочка выровнялась и направляющие заняли свое положение, Юрий подал команду «Стоп». Затем снова начали опускать. Так повторяли до тех пор, пока оболочка не стала опускаться ровней.

¹ Траверс представляет собой мощное коромысло, изготовленное из двутавровой металлической балки, высотой 500 миллиметров. К ее концам приварены сегменты такого же сечения.



Бескессонное погружение опор. На переднем плане: бригадир Юрий Дорощеев и прораб Захар Степанович Родин.

Тут бригадир дал команду: «Майна! Побыстрей!» Я переключил контроллер на второе, а затем на третье положение. Опускание несколько ускорилось. И вот оболочка стала на дно реки. Дорощеев поднял руку, я остановил гак.

На палубе я встретил электрика Федю Липку с мотком провода.

— Евгений Васильевич, звезду-то будем подключать?

Тут я вспомнил, что еще днем они с Кудиновым соорудили метровую звезду, вставили лампочки, обтянули

СОДЕРЖАНИЕ

Встреча	6
Эксперимент бригады Юрия Дорофеева	11
Там, где трудно	17
Ледоход	23
Ветеран мостостроения	24
Артемыч	26
Беспокойные люди	29
Расставание с другом	32
На седьмой опоре	36
Еще одна победа	40
Человек удивительной судьбы	44
В студеную зимнюю пору...	50
Встреча с автором проекта	53
Что один не сделает...	56
На девятой опоре	59
На ответственном участке	61
Трудный экзамен	67
Всеобщий праздник	69
На переднем крае	74

Евгений Васильевич Меркулов

ПРОСПЕКТ НАД ВОЛГОЙ

Редактор *В. И. Азанов*
Художественный редактор *В. К. Иванов*
Художник *В. А. Карев*
Фотоиллюстрации *Е. С. Соколова*
Технический редактор *Л. В. Андропова*
Корректор *И. Д. Дудуева*

ИБ205

Сдано в набор 18/V 1976 г. Подписано в
печать 26.X.1976 г. НГ50709.

Формат 60×84¹/₃₂. Бумага типографская
№ 3. Уч.-изд. л. 3,97.

Тираж 3000. Цена 10 коп.

Усл.-печ. л. 4,2(2,5). Заказ 5175.

Приволжское книжное издательство.

Саратов, пл. Революции, 15.

Типография издательства «Коммунист»,
ул. Волжская, 28.

