



бутовым камнем, чтобы весенний разлив не разрушал её земляное тело.

Мост заключённые не строили. Там нужна была квалификация. Самой трудоёмкой и опасной была работа тех, кто ставил быки – бетонные опоры моста. Сооружали бревенчатый сруб, тщательно законопачивали его, чтобы он не пропускал воду, и погружали его на дно реки как перевернутый вверх дном стакан. Чтобы вода, которая, как известно, везде дырочку найдёт, не просачивалась, внутри колокола-сруба нагнетали избыточное давление воздуха. Это устройство называлось кессоном, а люди, работавшие внутри сооружения – кессонщиками. Через пару часов их поднимали наверх, и они, как водолазы, проходили через рекомпрессионную камеру, чтобы не заболеть кессонной болезнью. Вместо поднятых со дна реки людей опускалась другая смена. Так шаг за шагом кессонщики выбирали грунт со дна реки до тех пор, пока не появлялись скальные породы, на них то и ставили гранитные опоры моста (эти гранитные блоки прямоугольной формы размером примерно метр на метр и на полтора аккуратными штабелями лежали на правом берегу Волги, оттуда их доставляли к кессонам на баржах). Глубина Волги под мостом сейчас достигает двадцати пяти метров. На такую же высоту поднимают опоры фермы моста над рекой. И не один метр углублён на дне. Вот и подсчитайте, какого размера получились «быки»!

Первоначально мост планировали (ещё до революции) соорудить там, где ныне стоит мост автодорожный. Железная дорога должна была идти по склону Глебушева оврага, далее по мосту и по покровскому берегу до станции Покровск. Но скальные породы оказались ближе возле Увека, и мост построили там.

Особенно ответственным делом был монтаж стальных ферм. Виктор Иванович предполагает, что клепали фермы и пролёты котельщики, жившие на правом берегу. Работа очень и очень изнурительная. Железные конструкции собирались таким образом. На уже готовую часть моста крепили люльку, трое рабочих залезали в неё и поднимали себя с помощью тали (род лебёдки) к тому месту, где нужно было клепать. На настиле моста стоял походный горн, приводимый в действие ногой. На нём, поддувая воздух, разогревали докрасна клёпки и в ведре с горячими угольками (чтоб не остывали) поднимали в люльку. Один из рабочих в люльке держал упор с заклёпкой, второй – оправку, оформлявшую заклёпку, а третий три раза бил кувалдой по заклёпке, расплющивая её. Полагалось именно три удара, если не укладывались в эту технологию и допускали четвёртый удар – это считалось браком.

Таким способом возводили мост до апреля 1934 года, когда случилась трагедия. Витя смотрел в окно, как вдруг мост у правого берега стал медленно крениться. «Володя! Мост падает! – позвал Витя старшего брата, учившего уроки и не поднимавшего головы от стола. «Да ну тебя, всё у тебя падает!», – отмахнулся от малыша брат, но тут земля содрогнулась, Володя бросился к окну, но увидел только то, что первого пролёта на правом берегу нет, по льду к огромной полынье, поглотившей ферму



*Виктор Иванович Николаев, июль 2010 года*

моста вместе с находившимися на ней людьми, бегут рабочие, что-то кричат, кидают в воду доски...

После трагедии, унесшей жизни десятков людей (их братская могила – на Увеком кладбище), технологию монтажа пролётов изменили: построили док на правом берегу, там собирали целиком пролёт и на баржах везли к опорам. Оставшиеся семь пролётов (так запомнилось Виктору Ивановичу) доделали таким образом за лето и осень 1934 года.

Люлька запомнилась тем, что однажды по какой-то причине рабочие бросили одно из этих подручных средств на радость мальчишкам, которые перетащили её на озеро, располагавшееся возле дамбы с квасниковской стороны, и устроили из люльки «пароход». Пока озеро не скрыли воды Волгоградского «моря», озеро то так и звали – Люлька.

Вообще, развлечений ребятам хватало. Кроме строительства моста и дамбы, интересно было наблюдать, как на станции Сазанка грузят вагоны на паром. На нём умещалось по тридцать двухосных вагонов. Каждый из них поднимали на судно в специальной клетке (лифте). Паровоз приходилось расчленять на две части, так как он не умещался в клетку. Ранней весной и при ледоставе парому прокладывали путь ледокол. Управлял тем ледоколом капитан Катюнин. С ним дружил Николай, старший брат Виктора. Коля учился в Увекомской школе, и в межсезонье

