

Воспоминания строителей Володарского моста в Ленинграде об А.Н.Крылове



Весной 1956 г. один из строителей Володарского моста через Неву инженер Павел Константинович Самойлов рассказал известному в свое время военно-морскому историографу Николаю Никитичу Алихову, что у него долго хранилась, но затем куда-то исчезла уникальная фотография 30-х годов. На ней он был снят с академиком А.Н.Крыловым и председателем Володарского райисполкома на левой береговой опоре строящегося моста под устанавливаемым на нее вторым пролетным строением.

Изыскания, которые привели полковника в отставке Алихова к Самойлову и к другому участнику строительства инженеру Михаилу Ипатьевичу Жданову, были предприняты по просьбе Заместителя Министра Обороны по морской части

Адмирала Флота Советского Союза И.С.Исакова. Обращаясь к Алихову, Иван Степанович писал, что для него важно выяснить только какое участие принимал Крылов при буксировке и установке пролетных сооружений моста? Действительно ли он, как уверял Исакова однофамилец академика бывший начальник ЭПРОНа Фотий Иванович Крылов, в какой-то момент не выдержал и, взяв мегафон, стал сам командовать с буксира? *«...Возможно, мне удастся написать статью об участии А.Н.Крылова в установке Володарского моста, о чем еще никто не писал и почти никто не знает... Об этом нигде нет, - писал он Алихову, - сказано, что присутствовал и консультировал. Между тем, для истории и биографии важно подтвердить эту версию».*



Исполняя просьбу Исакова, опытный поисковик Алихов не ограничился поставленной перед ним задачей подтверждения этого эпизода. По документам, которых, как оказалось, почти не сохранилось, поискам в специальной литературе и периодике и, главным образом, по воспоминаниям ветеранов ему удалось не только удостовериться интересующий Исакова факт участия Крылова в операции по транспортировке на понтонах и установке на быки пролетных арок Володарского моста, когда Алексей Николаевич в критический момент действительно принял на себя руководство буксировкой, но и выяснить множество других интереснейших подробностей.

По воспоминаниям Самойлова его знакомство с академиком Крыловым состоялось в 1934 или в 1935 гг., когда для перевозки арочных пролетов весом по 4000 тонн велись расче-

ты по устройству четырех мощных деревянных понтонов с водонепроницаемыми переборками и грузоподъемностью каждого до 1000 тонн.

Пролеты сооружались на подмостях на правом берегу Невы ниже трассы строящегося моста. Для осуществления их транспортировки был привлечен эпроновский отряд, а специалистами ЭПРОНа разработан и представлен руководству строительства проект организации работ. В истории мостостроительства такая операция предпринималась впервые. Ее подготовка и проведение требовали квалифицированной экспертизы и консультаций специалистов судоходного дела. По предложению Самойлова и с согласия автора проекта моста профессора Г. П. Передерия Крылов был привлечен к работе в качестве консультанта. До этого, в июле 1933 г., по рекомендации Мостреста он уже приглашался строителями моста для осмотра подготовительных устройств к постановке кессона и независимой проверки расчетов инженера Д. В. Бронникова. В соавторстве с Бронниковым им была подготовлена изданная в 1934 г. брошюра «Постановка кессона моста Володарского в Ленинграде», которая почему-то не вошла в библиографический указатель его трудов.

С предложением о сотрудничестве Самойлов ездил к Крылову в Академию Наук на Васильевский остров и был принят в его кабинете. Получив согласие, он в назначенный день приехал за Крыловым к нему домой на Васильевский остров, где, поднявшись на 5-й этаж, был встречен его дочерью. Затем вышел и Крылов. «Как сейчас помню, - вспоминал Самойлов, - он был в куртке из зеленого бархата». С этого дня начались систематические посещения Крыловым строительной площадки и совещания с эпроновцами, где обсуждались детали подготовки и проведения операции. Советы, которые он давал, и его указания немедленно претворялись в распоряжения по строительству. Со стройплощадки его часто отвозили домой на машине Самойлов или Жданов.

Для проверки остойчивости понтонов и водонепроницаемости их переборок Крылов предложил вывести один из них на Неву, где, поставив на тросах поперек течения, произвести заливку отсеков. Эпроновцам, заявившим, что такая операция требует предварительной проверки расчетом, на его выполнение был дан срок до утра следующего дня. Утром представители ЭПРОНа стали утверждать, что производить испытание нельзя, так как понтон должен опрокинуться. После заверения Алексея Николаевича, что этого не может случиться, все спустились к берегу. Вместе с Крыловым на понтон вошли Передерий, Самойлов, сотрудники ЭПРОНа и буксировочная команда. Но когда было дано распоряжение отдать швартовы, эпроновцы перешли с понтона на причал, заявив, что они «купаться не собираются». Услышав это, Крылов только усмехнулся. В ходе испытаний была выявлена необходимость уплотнения поперечных переборок, не державших воду. На совещании после операции Крылов крепко, по-русски, обругал эпроновцев. А понтоны, которые должны были иметь водонепроницаемые переборки, пришлось спешно переделывать по его указаниям.

С началом заводки понтонов под ферму моста Крылов стал бывать здесь ежедневно. С ним тщательно обсуждались все детали предстоящей операции. При транспортировке фермы и вводе ее в пролет моста он находился с раннего утра до полного окончания операции.

Постановка на место первого пролетного сооружения с четырьмя настилами состоялась в ноябре 1935 г. Для его транспортировки на понтонах было выделено два буксирных парохода. Стояла холодная погода. По Неве шел лед. Взяв на буксир понтоны размерами по 36 x 12 метров, пароходы начали подъем по течению Невы. По свидетельствам Самойлова и Жданова Крылов находился на одном из понтонов. По версии же Фотия Ивановича Крылова Алексей Николаевич следил за ходом операции с буксира. Самойлов, Жданов и Передерий находились наверху арки, направляя ее для постановки на место. У Передерия был мегафон. Но сверху не было видно что делается внизу. При буксировке возникла критическая ситуация. Пароходы оказались малосильными. Их стало относить назад. Появилось опасение, что понтоны потеряют равновесие или ударятся обо что-либо, от чего пострадает пролетная конструкция. Свистком с парохода была объявлена аварийная тревога. Именно тогда в руководство операцией вмешался Крылов. Взяв в руки мегафон, он стал командовать буксирами.

На помощь подоспели два случайно проходивших мимо буксирных парохода. И уже четыре буксира повели понтоны к месту постановки арки.

Работа по установке первого пролета продолжалась 110 часов. При постановке второго пролета, выполненной с участием Крылова, были учтены ошибки и упущения первой операции. Она была успешно завершена за 98,5 часов с большой экономией средств и трудозатрат.

Всех, кому на строительстве Володарского моста довелось работать с Алексеем Николаевичем, восхищали глубокие познания, энергия и обаяние личности маститого ученого.

Он был очень общителен. Рассказывал много историй из своей долгой жизни и богатой практики. Шутил.

На банкете, устроенном по распоряжению Ленгорисполкома после удачной постановки первого пролета он был одним из самых веселых его участников.

Документы архивных фондов сохранили немало и других любопытных фактов из жизни и деятельности академика А.Н.Крылова, о которых нельзя прочитать в биографической литературе о нем, и о чем он сам не рассказал в своих воспоминаниях.

Источники

РГАВМФ. Ф. Р-2222. Оп. 1. Д. 141.

В.Н.Гудкин-Васильев
РГАВМФ