Переправа через р. Тулома в г. Кола в 1941-1945 гг.

***Д.С. Пономарев**, главный специалист-эксперт отдела информационных систем Управления Федерального казначейства по Мурманской области (при подготовке статьи использованы документы фондов Центрального архива Министерства обороны и Государственного архива Мурманской области)*

Начавшаяся Великая Отечественная война внесла свои коррективы в постройку моста: от довоенного варианта отказались; было решено делать наплавной мост.

Реализованный проект был переделкой первоначального проекта Военно-инженерной Академии им. Куйбышева, составленного военным инженером 2 ранга Румянцевым и инженером Малиновским, и состоял из схемы и отдельных конструктивных деталей. По основным частям – пролетному строению и плавучей опоре – не было сделано сколько-нибудь соответствующих расчётов, и все размеры были приняты конструктивно. На основе этого проекта, представлявшего собой в значительной части наброски, выполненные от руки, без масштаба, были произведены заготовки материалов, деталей и выполнены строительные работы. Полностью заготовленное пролетное строение и плавучие опоры «Касатки» предопределили конструкцию пролетного строения и грузоподъёмность сооружения. На замену хотя бы одного элемента не было уже времени.

По этой причине класс нагрузки Н+25 тонн, предусмотренный первоначально, после поверочных расчётов пролётного строения пришлось понизить до пропуска шеститонных и полуторатонных машин. Габарит моста остался без изменений с шириной проезжей части 3,0 м при тротуарах пониженного типа шириной 0,75 м.

Остальные детали конструкции, не оправданные расчетом, так же затруднили проектировку. Таким образом, первоначальная схема, не проверенная расчётами, продиктовала заготовку материалов и элементов конструкции. Последующая проектировка уже не могла отойти от первоначально принятой схемы, её задачей было установить допускаемую нагрузку на мост в соответствии с заготовленной конструкцией, подвергнутой возможному при данных условиях усилению.

Технические условия и местные данные

Исходные данные были следующими:

1. Мост военного типа, недолговременного срока службы. В связи с этим и допущение значительно повышенных напряжений для всех родов нагрузки.
2. Мост будет работать только в отсутствии ледохода, т.е. с июня по ноябрь месяцы.

Последнее обосновано тем, что никакая система ледозащитных сооружений не способна защитить суда («Касатки») от ледохода.

Итак, были приняты следующие технические условия проектирования:

Нагрузка: грузовики 6 т (ЗИС-5) и 3 т (ГАЗ-АА).

Габарит: Г-3 при тротуарах по 0,75 м.

Допускаемые напряжения приняты по Техническим условиям Гушосдора НКВД СССР 1938 г. с повышением для дерева и металла.

Материал: дерево (сосна полусухая), металл (сталь).

Подмостовые габариты не задавались.

Порядок пропуска нагрузок: одиночными машинами с интервалами не менее 50 м., как для ЗИС-5, так и для ГАЗ-АА.

Створ моста располагался в самом узком месте Кольского залива. При помощи отсыпных дамб левого и правого берегов отверстие в свету между устоями доведено до 140 м.



Как и при довоенном проектировании отмечалось влияние приливов/отливов, скорость движения воды в русле, ледоход зимой, температурный и ветровой режимы, состав грунта.

Даты замерзания р. Тулома за 1930-1939 гг. колеблются от 18 октября в 1939 году до 18 ноября в 1930 году, даты вскрытия – от 1 мая в 1937 году до 27 мая в 1939 году.

Зимой и осенью отмечено преобладание ветров южного и юго-западного направлений, весной и летом – северного и северо-восточного направлений. Максимальная средняя скорость северных ветров достигает 7,1 м/с в феврале, северо-восточных – 5,2 м/с в марте, восточных – 4,2 м/с в ноябре, юго-восточных –

4,3 м/с в феврале, южных – 5,2 м/с в феврале, юго-западных – 4,3 м/с в феврале, западных – 5,2 м/с в январе/марте, северо-западных – 7,2 м/с в декабре (по данным за 40 лет).

Океанские льды в Кольский залив не попадают. Устье р. Туломы, благодаря быстрому течению и влиянию прилива и отлива, почти не замерзает. Как правило, зимой лёд появляется в 1-й половине ноября в виде битого плавучего льда (2-5 балла). Эта форма сохраняется почти всю зиму, изредка достигая 9 баллов (большие ледяные поля). Ледоход и полное очищение залива ото льда происходит обычно в мае. Торошение льда не наблюдается.

Солёность воды Кольского залива, особенно в устье р. Туломы, – величина, меняющаяся в зависимости от приливно-отливной фазы.

Намеченное место мостового перехода имело ряд технических преимуществ: ширина залива в этом месте достигала 250 метров в момент полной воды и 150 метров в момент малых вод, глубина воды сравнительно небольшая – не достигает 10 метров в момент отлива, по оси перехода уже имеются отсыпанные дамбы (отметка +3,00) шириной 8 метров из каменной наброски, которые будут использованы при устройстве подходов.

С гидравлической точки зрения выбранное место перехода имеет так же ряд преимуществ: русло залива наиболее сжато, хорошо разработано и в сечении представляет собой почти правильный сегмент; полоса осушки незначительна; течение потока воды в момент приливно-отливной фазы – прямолинейно, без образования завихрений и обратных течений.

В геологическом сложении участка мостового перехода принимают участие породы двух типов: скальная порода и комплекс рыхлых пород четвертичного возраста.

Кристаллические скальные породы имеют хорошую сохранность и почти не затронуты выветриванием. По своей физической прочности скальные грунты превосходят предъявленные к ним требования с точки зрения заложения на них опор моста.

Рыхлые породы, имеющие широкое распространение на правом берегу р. Туломы и залегающие с поверхности, представлены разнозернистыми аллювиальными песками, насыщенными водой с включением гравия и гальки.

Общее описание конструкции моста

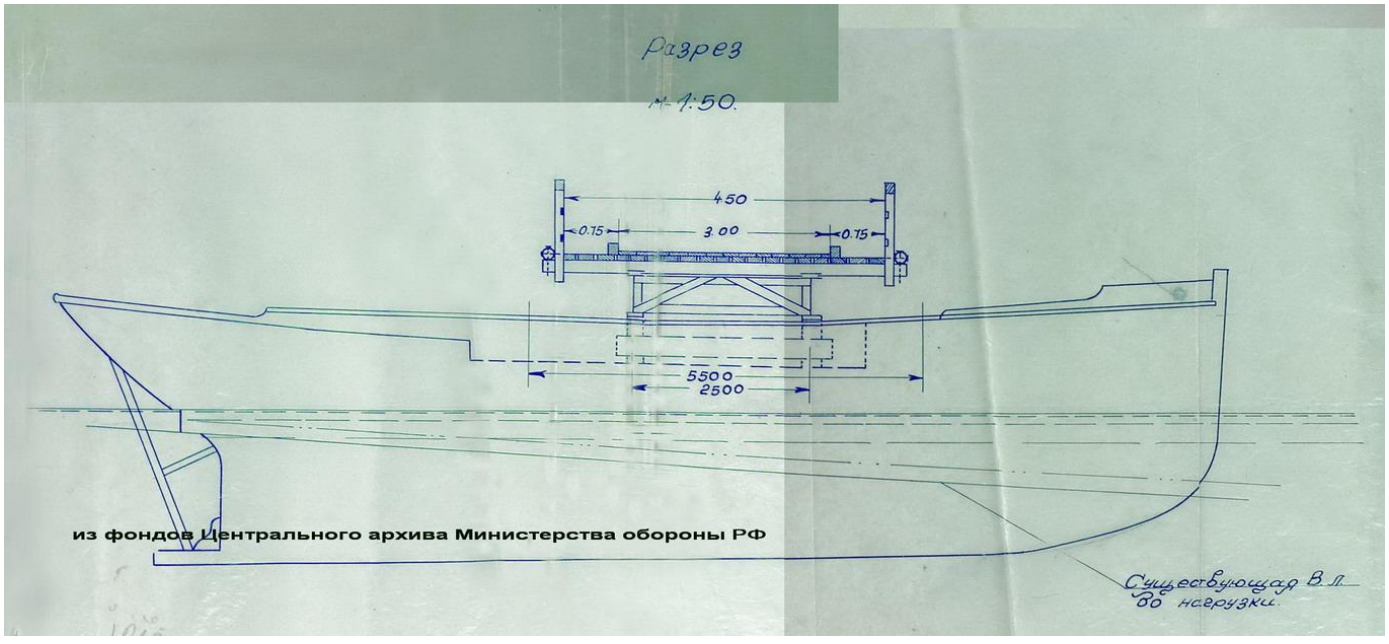
Обстоятельства военного времени не позволили пойти на капитальное сооружение, поэтому была разработана схема наплавного моста со специальными устройствами для придания поперечной жёсткости в виде вантовой системы. Как оказалось впоследствии, местные условия все же оказались настолько тяжёлые, что срок строительства значительно растянулся. Кроме того, работа всей системы в

целом первоначально не была достаточно продумана, и обеспечение поперечной жёсткости моста не достигнуто в полной степени.

Так же пришлось считаться с наличием судов малой грузоподъёмности и недостаточно остойчивыми. Следствием этого отмечалась слабость опор.

Схема моста следующая: наплавной мост на 7-ми плавучих опорах и 2-х ряжевых береговых опорах. Пролётное строение в пределах 6-ти средних пролётов – сплошная металлическая неразрезная балка с пролётами по 18,0 м. Переходные (крайние) пролёты по 17,40 м в виде сплошных свободно-опертых балок. В качестве плавучих опор используются суда деревянные килевые типа «Касатка» водоизмещением 50 тонн. Для восприятия опорных давлений от пролётного строения «Касатки» снабжены внутренней и напалубной обстройками. Длина «Касатки» – 16,54 м, максимальная ширина – 4,80 м, осадка при постоянной и временной нагрузках – до 2,0-2,25 м (суда не вполне однотипны).





Плавучие опоры фиксируются на месте при помощи верховых и низовых якорей. Вес якоря – 1400 кг. Якоря сварные. Крайняя «Касатка» у правого берега

закреплена к мертвякам[1] специального устройства, расположенным в пределах обсушки. Длины якорной цепи приняты по расчету и колеблются в пределах 5-ти глубин.

Из-за кососструйности течения была введена дополнительная система крепления моста в виде вант[2] из стальных тросов. Ванты крепились к «Касаткам» на уровне несколько выше верхней палубы при помощи специальных зажимов. Другой конец вант перекидывался через специальный ряжевый пилон[3] и закреплялся на основном валу мощного мертвяка, расположенного за пилоном. Для придания ванте соответствующего натяжения в длину ванты между пилоном и мертвяком включены специальные стяжные муфты (тальрепы) по одной на ванте.

При вертикальном перемещении плавучих опор во время прилива/отлива длина ванты меняется. В следствие этого появилась регулировка длины вант при помощи компенсаторов, состоящих из блоков и противовесов, по 2 шт. на каждую ванту. Всего радиальных вант – 16, пилонов – 4, мощных закреплений вант за пилонами – 4.

Проезжая часть моста деревянная с шириной проезда 3,0 м при тротуарах пониженного типа по 0,75м. Пролетное строение состоит из 2-х главных балок (двутавры 55), уложенных горизонтальным листом сверху и снизу. Балки объединены в одно целое при помощи ветровых связей треугольной системы в нижнем поясе и поперечных распорок по всей высоте балки. Распорки решетчатого типа из уголков.

Т.к. пролётное строение маломощно и при пропуске нагрузки испытывает значительные напряжения, то его освободили по возможности от внешних усилий. Для этого часть опор на «Касатках» сделали подвижной, позволяющей «Касатке» перемещаться вдоль своей оси на 25 см вверх и вниз по заливу. Такое перемещение было признано возможным из-за упругости вантовой системы (ванты имеют в вертикальном направлении стрелу провеса 85 см). Обеспечить абсолютную жесткость горизонтальной вантовой системы не представлялось возможным из-за возникающих при этом больших усилий в вантах.

Ванты после зажимов на «Касатках» переходят в леера,[4] идущие параллельно оси моста. Для уменьшения усилий в леерах от собственного веса таковые были подвешены на проволоках 4-6 мм к поперечинам проезжей части в 4-х местах в каждом пролёте, стрела провисания лееров не должна была превышать 2-х см.

Согласно произведенным расчётам, подтверждённым расчётами «Судоверфи» г. Мурманска, «Касатки» при проходе временной нагрузки находятся в неустойчивом равновесии. Для обеспечения устойчивости всего сооружения

---

[1] Мертвяк – береговой якорь.

[2] Ванты – здесь, стальные тросы, служащие для подвешивания висячих конструкций.

[3] Пилон – здесь, массивный столб или устой прямоугольного сечения, служащий опорой перекрытия, подвесных мостов.

[4] Леер – ограждение вдоль бортов, вокруг люков и т.д.

пришлось крепить «Касатки» к пролётному строению наглухо, т.е. сделать невозможным произвольный крен «Касатки». Для этого «Касатки» по бортам соединялись с главными балками пролётного строения при помощи так называемых отрицательных опор, состоящих в основном из хомута на главной балке и цепи, закреплённой к хомуту и борту «Касатки».

При этом перемещение борта «Касатки» без пролётного строения было невозможно. Гибкая связь в виде цепи необходима для возможности перемещения пролётного строения вдоль оси «Касатки». Для облегчения работы отрицательных опор из цепей на «Касатки» поставлены дополнительные бортовые опоры, имеющие зазоры между нижней кромкой балки и верхней опорой в 2-3 см. Такие опоры не поставлены лишь на 1-ой и 7-ой «Касатках» под переходными пролётными строениями. Эти строения соединяли плавучую часть моста с береговыми устоями и получали продольные уклоны до 18% при горизонте воды 0,0.

Для смягчения переломов профиля на мосту между устоем и переходным пролётным строением и между переходным пролётным строением и основной системой были запроектированы закладные щиты на всю ширину моста.

При эксплуатации мост предполагалось снимать на зимний период.

Допускалось пропускать:

а) Гужевой транспорт всех родов шагом при давлении на ось повозки не более 4,5 тонн на заднюю, не более 1,5 тонн на переднюю, с интервалами по 50 м при указанных давлениях. При более лёгких грузах порядка 1,5 тонн повозки следуют с интервалами 15 м;

б) Автомашины ЗИС-5 и ГАЗ-АА полногруженные, с интервалами по 50 м или более, при скорости не более 10 км/час;

в) Пешеходное движение группами до 60 человек, не в ногу, с интервалами между группами до 50 м при коротких группах или строем по 4 человека сплошной лентой, при интервалах между рядами 1,0 м;

г) Пропуск тракторов ЧТЗ весом 11 тонн допускался при отсутствии ветра и слабом течении.

Мост снабжался противопожарным оборудованием, насосами, спасательными кругами.

На мосту устанавливался круглосуточный наряд по 2 человека на каждом берегу. В обязанности наряда входило: регулировка движения, наблюдение за возможным ходом аварийного леса, немедленное извещение командира части или коменданта п. Кола о любых замеченных на мосту неисправностях или поломках.

Каждые 6 дней мост осматривался техническим персоналом. Курение на мосту воспрещалось, так же не пропускались топящиеся походные кухни. При ветрах силой в 11 балов пропуск нагрузки был нежелателен, но допускался отдельными единицами. При ветре 12 баллов пропуск не разрешался.

При появлении льда в заливе мост разбирался в следующем порядке:

а) Снимается проезжая часть одного из средних пролётов;

б) Освобождается средний пролёт неразрезной балки от стыков болтов и отрицательных опор;

в) Производится натяжка временных лееров;

г) По основным и временным леерам укладываются деревянные катки длиной 5,0 м;

д) Пролётное строение поднимается на домкратах и продвигается на дамбу по каткам, уложенным между колесоотбоями. Передвижение при помощи лебедки на берегу;

е) Таким же порядком разбираются и следующие части;

ж) Перед снятием крайних пролётов неразрезной балки борта «Касаток» № 1 и № 7 загружаются специальным балластом;

з) Временные леера из тросов 25 мм натягиваются вдоль полки главных балок и закрепляются на «Касатках», располагаясь не далее 10-20 см от края полки балок;

и) Разборка проводится быстро, в тихую погоду;

к) Снимается вантовая система и в целом виде стягивается при помощи лебёдки на берег;

л) Освобождается средняя «Касатка» № 4 от якорей, цепи якорей верхового и низового соединяются и ставятся на буёк;

м) «Касатка» № 4 уводится буксиром, так же поступают и с остальными, в последовательности 3, 5, 2, 6, 1, 7;

н) Выбираются временные леера.

Технические характеристики представляли старший инженер 12 Управления уполномоченного ГУШОСДОРА НКВД СССР военинженер 3 ранга Пенионжкевич и Начальник Отдела Автотранспортной и Дорожной Службы 14 Армии подполковник Синкевич.

В конструкции самого моста не были предусмотрены меры по маскировке и защите моста от воздушных налётов противника. Соответствующие меры принимались согласно указаниям командования 14 Армии.

Строительство моста

20 января 1942 года состоялось техническое совещание по вопросу строительства моста под руководством Заместителя командующего 14 Армией – Начальника Управления тыла генерал-майора Мальцева. За период с 13 по 21 января

1942 г. должны были быть выполнены следующие работы: ряжи-пилоны установлены и загружены камнем, срублены все деревянные ледорезы, «Касатки» установлены полностью на стапеля монтажа пролётного строения, полностью сварены якоря-мертвяки, заготовлено 200 м^3 камня.

Но фактически были выполнены работы: из четырёх ряжей-пилонов установлено три (последний находился в сборке), их 4-х деревянных ледорезов рубкой закончен один, установке «Касаток» мешал лед и приливы/отливы («Касатки» снимало с нужного положения), из-за поломок сварочных аппаратов сварено 4 якоря-мертвяка из 10, заготовлено 150 м^3 камня.

Причина задержки была в недостаточном количестве работающих на строительстве. При требовании в 190 человек работало 110. План, рассчитанный на 120 человек, не выполнялся. Не было так же контроля со стороны командования роты за полнотой выполнения дневных заданий. Судоверфь в свою очередь тоже не гарантировала твердого и определённого срока выполнения заказов строительства из-за исключения этих заказов Военсоветом Армии из январского плана.

В ходе совещания корабельный инженер Лоскутов предложил изменить метод монтажа «Касаток», в части ввода «Касаток» в створ (вводить не звеньями, а по одной). Ему возражал военный инженер 3 ранга Ворошилов: *«Установка по одиночке приведёт к пересмотру всего проекта, создаст тяжёлые условия и удлинит срок строительства»*. Военный инженер 3 ранга Киселёв отмечал, что при вводе «Касаток» поодиночке монтаж проезжей части пролётных строений можно начать только по окончании всех работ по установке ледорезов. Инженер Малиновский высказался за установку «Касаток» звеньями, попарно, генерал-майор Мальцев это поддержал.

Было так же предложено начальнику автомобильно-дорожного отдела 14 Армии обеспечить строительство недостающими материалами (круглый лес – 100 м^3, трос стальной – 1000 м, цепи, канаты, железо круглое), договориться о помощи рабочей силой. Производственные задания доводить до отдельного командира.

На строительстве моста работала рота лейтенанта Юникова из 126 отдельного дорожно-эксплуатационного батальона (далее – одэб). Наводка моста началась 12.07.1942 г. и продолжалась 25 календарных дней. Известно об одном погибшем при строительстве (по данным ОБД Мемориал): красноармеец Бабухин Василий Тимофеевич (1900 г.р., Тульская обл.) утонул при строительстве моста (тело не найдено).

Как уже говорилось выше, к строительству моста был привлечён военинженер 3 ранга Пенионшкевич. Он в своём рапорте от 25.04.1942 г. на имя начальника АДО отмечал, что проведённый им расчёт пролётного строения как неразрезной балки показал значительное превышение допускаемых нагрузок (при пропуске нагрузки Н8 – проезд восьмитонных грузовиков). Осуществление пролётного строения в

таком виде, без значительного снижения допускаемой нагрузки, было невозможным. Рапорт был возвращён с резолюцией о снижении заданной нагрузки.

В мая 1942 г. Пенионшкевич докладывал об окончании расчётов пролётного строения проектной группой ГОДОР-2. К этому времени «Касатки» были уже наведены в створ и снесены из-за прохода аварийного леса. Пролётное строение было готово, поставлены пилоны. Имелись некоторые отдельные детали: стяжевые муфты для вант, якоря, катучие опоры, зажимы для скрепления пролётного строения с «Касатками». Не было учтено взаимодействие отдельных частей между собой. Закрепления вант за пилонами запроектированы недостаточно мощными. Из-за неустойчивого равновесия «Касаток» и возможных дополнительных креплений могли возникнуть также значительные перенапряжения. Решение проблем с нагрузкой Пенионшкевич видел в замене некоторых элементов на более мощные (усиление пролётного строения и замена судов на более остойчивые), дальнейшее снижение класса пропускаемой нагрузки.

Немецкая разведка не обошла своим вниманием факт строительства моста, что можно видеть на аэрофотоснимках. На фото от 18.07.1942 г. видно установку «Касаток», на фото от 02.09.1942 г. – уже действующий мост.





Эксплуатация моста

10.08.1942 г. комиссия, назначенная приказом Начальника Тыла 14 Армии, произвела осмотр и приёмку законченного моста. Было отмечено следующее:

1. Мост построен по проектным материалам, составленными инженерами отдела Автотранспортной и Дорожной Службы 14 Армии;
2. Проект моста не утверждался вышестоящими инстанциями;
3. Мост запроектирован и построен под нагрузку автомашин ЗИС-5, габарита 3,0 м (для однопутного движения);
4. Испытание моста произведено расчётной нагрузкой (а/м ЗИС-5 с полным грузом);
5. Все работы по строительству выполнены в соответствии с проектом. Качество работ хорошее.

На основании произведённых работ по осмотру и испытанию моста он был принят и передан в эксплуатацию. Начальнику строительства военинженеру 2 ранга Ворошилову в срок до 22 августа было указано произвести следующие доделки: установить компенсаторы, установить надолбы на подходах, закончить каменную

отсыпку пилонов, установить металлические листы на переходных щитах, установить противоминные заграждения.

Устройство ледорезов при особом характере прохода льдов принято нецелесообразным. На время ледохода рекомендовано мост разбирать. На разборку и сборку отводилось 10 дней. На время отсутствия моста необходимо строить паромную переправу, которая сыграет так же роль дублёра.

Штат комендантской команды по охране моста был определён в количестве 77 человек, из них командный состав – 18 человек, бойцов – 59 человек. Комендант – ст. л-т Юников М.Н., комиссар – политрук Павлов Н.В., начальники КПП – мл. л-т Смирнов В.А. и л-т Денисов П.П.

Проезд через мост как транспорта, так и пропуск команд разрешался только по специальным пропускам, выданным штабом Управления Тыла и штабом 14 Армии.

Через два месяца эксплуатации моста комиссией был проведён осмотр и, учитывая ледовую обстановку в Кольском заливе, было предписано: наплавной мост через залив у п. Кола на зимний период развести, время разводки установить в конце ноября (учитывая условия осени 1941 г.), переброску грузов (после разводки моста) производить паромами между портом Мурманск и мысом Мишуков, в случае необходимости построить паромную переправу (между створами наплавного моста и северными пилонными ряжами), подготовительные работы к разводке моста начать не позднее 20.10.1942 г.

В отчёте о деятельности Дорожной службы 14 Армии отмечалось, что построенный в исключительно сложных условиях наплавной мост по своей конструкции и по режиму перекрываемого водотока отмечался как «необычайный». Впервые была применена горизонтальная вантовая система. Постройкой этого моста была осуществлена важнейшая стратегическая задача непосредственного сообщения ст. Кола Кировской ж/д с грунтовыми путями 14 Армии.

Ледоход

Наплавной мост проработал почти три месяца. Произошло то, из-за чего мост должны были разобрать: начался ледоход. Вот как об этом пишет в рапорте подполковник Синкевич: *«7 ноября 1942 г. в 21 час 50 мин. ледоходом в период отлива разрушен наплавной мост через Кольский залив в п. Кола. Авария произошла в период производства работ по поднятию «Касаток» №№ 2 и 4, повреждённых ледоходом 07.11.1942 г. в 09 ч. 15 мин., и №№ 3 и 5, повреждённых проходившим полем льда в 20 ч. 00 мин. На работах было занято 40 человек красноармейцев 1 дкр 126 одэб и 8 человек ЭПРОНа[5] СФ. Руководили работами военинженер 2 ранга Ворошилов, военинженер 3 ранга Киселёв и капитан Юников.*

[5] ЭПРОН (экспедиция подводных работ особого назначения) - организация для подъёма затонувших судов и выполнения аварийно-спасательных работ.

После 21 часа погружение «Касаток» №№3 и 5 было настолько интенсивно, что имеющимися водоотливными средствами воду откачивать не успевали. К 21 ч. 30-40 мин. ледяные поля начали касаться пролётных строений на участке 3-й и 5-й «Касаток», вследствие большого накопления льда на этом участке в 21 ч. 50 мин. внезапно начали рваться тросы вантовой системы и разрушаться конструкции закрепления вант на пилонах и за пилонами. Береговые пролёты обрушились в воду, а неразрезная часть была вынесена в створ 2-4 пилонов.

В момент аварии часть людей успела выбежать на дамбу, 7 человек были отрезаны и остались на «Касатках», один был унесён отливным потоком вместе с переходным щитком. Красноармейцы, оставшиеся на «Касатках» неразрезной части моста, были сняты после окончания отлива, а один человек, уплывший на переходном мостике, был снят дежурной спасательной лодкой в 1,5 км севернее створа моста.

Несмотря на исключительные трудности в работе по спасению моста и снятию людей после аварии в условиях абсолютной темноты, работы проводились организованно, без паники. В период аварии жертв и травматических повреждений не было.

Аварийные работы на мосту беспрерывно производились с 31 октября до момента разрушения. 31.10.1942 г. в результате бомбёжки вражеской авиации были повреждены и затонули 4-я, 5-я и 3-я «Касатки» (разбита корма, перебита якорная цепь и повреждена ванта 4-й «Касатки», нанесено несколько пробоин 3-й и 5-й «Касаткам»). На ликвидацию этих повреждений была вызвана команда ЭПРОНа и взвод 2-й роты 168 омсб. 1 ноября прибыла 1 дкр 126 одэб для ликвидации аварии и разборки моста. Ликвидация последствий бомбёжки производилась в течении 1-2 ноября. 3 ноября ледоходом при дневном отливе пробило левый борт «Касатки» № 1, а при ночном отливе – пробило «Касатку» № 3. Ликвидация повреждений 1-й и 3-й «Касаток» проводилась 3 и 4 ноября. 5 и 6 ноября производилась заделка пробоин в 1-й, 3-й, 4-й, 5-й «Касатках», уборка понтонов, в связи с усилившимся ледоходом введено круглосуточное дежурство аварийных бригад. В период с 31.10 по 07.11 состояние опор моста не позволило производить разборку моста.

В результате произошедшей аварии все «Касатки» повреждены и находятся в створе моста, 1-й пролёт погрузился на дно, 8-й пролёт – одним концом задержался на устое, а вторым погрузился на дно. Вся неразрезная часть шести пролётов погрузилась на дно в створе 2-4 пилонов. Ванты некоторые оборваны, а некоторые погрузились на дно, с валом мертвяков. Повреждены мертвяки, срезаны с пилонов компенсаторные установки.

Ликвидация аварии начата 8 ноября и была продолжена в следующем порядке: освободить и вывести в безопасное место «Касатки», извлечь из залива

троса вантовой системы и детали компенсаторов, извлечь из залива пролётное строение моста, собрать на обсушке деревянные конструкции моста».



11 ноября комиссией под председательством старшего помощника начальника УАДС Карельского фронта – военинженера 2 ранга Каледина А.В. был составлен акт, в котором рассмотрены обстоятельства разрушения моста. Было отмечено, что лёд в заливе появился значительно раньше, чем в 1941 году (на 15-17 дней). К 3 ноября при помощи мягких понтонов профиль моста был восстановлен, пробоины заделаны, и с утра 3-го ноября движение по мосту проходило. В этот же день появился лёд толщиной до 6-7 см и ледоходом были нанесены повреждения, описанные выше. 7 ноября толщина ледяного поля достигала 9-14 см, произошло окончательное разрушение моста. В заключении причиной аварии признан ледоход, начавшийся ранее ожидаемого (на основании данных прошлых лет) срока, при совпадении льдообразования с наибольшими подъёмами воды, обусловившими интенсивность ледохода. Быстрое восстановление моста признано нецелесообразным.

Комиссия считала необходимым:

1. Немедленно принять меры к сбору и подъёму из воды всех элементов моста, закончив эти работы в кратчайшие сроки;
2. Для быстрейшего восстановления движения по данному переходу форсировать постройку парома;

3. В зимний период провести ремонт всех повреждённых элементов моста, изготовление новых взамен разрушенных и подготовку к наводке, с расчетом наведения моста в 16-дневный срок;
4. Ремонт «Касаток» произвести на Мурманской судоверфи после их сбора и выяснения объёма ремонтных работ.

Срок окончания всех работ по подъёму элементов моста был определён 01.01.1943 г., срок окончания всех ремонтных работ – 01.05.1943 г.

В декабре 1942 г. начальником отдела Автотранспортной и Дорожной Службы 14 Армии подполковником Синкевичем на имя Заместителя командующего - Начальника тыла 14 Армии генерал-майору Мальцева были направлены соображения о дальнейших работах по строительству переправы: *«В результате аварии наплавного моста все элементы почти полностью приведены в негодность. «Касатки» могут быть отремонтированы только на Судоверфи, пролётные строения и вантовая система должны быть изготовлены вновь. Работы по восстановлению потребуют не меньше затрат ресурсов, чем строительство нового моста той же конструкции.*

Строительство продолжалось 11 месяцев силами усиленной дорожно-комендантской роты, при наличии квалифицированных специалистов. После ухода 167 омсб, дороги Г.У. №№ 8 и 9 не обеспечены рабочей силой; отрыв усиленной дкр для работ на переправе ещё больше ухудшит содержание дорог на грунтовых участках.

Средством сообщения через Кольский залив принять паромную переправу, обеспечивающую пропуск 150 автомашин в сутки. Строительство паромной переправы необходимо закончить к 1 марта как резерв, а движение по Кольской дороге может быть открыто лишь после просыхания полотна. Для зимнего содержания этой дороги нужно иметь не менее 2-х рот красноармейцев. Механической снегоочистки проводить нельзя из-за наличия большого количества камней. В период весенней распутицы проезд по дороге невозможен.

На основании изложенного необходимо:

1. *После извлечения всех элементов моста из Кольского залива работы по восстановлению моста прекратить из-за необеспеченности рабочей силой и малого срока службы моста после запуска в эксплуатацию до нового ледохода;*
2. *1 дкр 126 одэб перевести на работу по содержанию дороги на Г.У. № 9, оставив 15 человек для помощи ЭПРОНу по извлечению аварийных элементов;*
3. *Строительство паромной переправы закончить к 01.03.1943 г.;*
4. *Для строительства паромной переправы просить роту 168 омсб из Сум-Посада;*

5. *Работы по строительству паромной переправы поручить военинженеру 3 ранга Ковтун, отозвав его с работы в Облисполкоме;*
6. *Вместо военинженера 3 ранга Ковтуна для работы по строительству моста через р. Кола направить военинженера 2 ранга Ворошилова».*

В наложенной резолюции сказано так: «т. Синкевичу. Военный Совет армии приказал Вам лично восстанавливать Кольский мост к весне 1943 г. Параллельно ведите работы и по паромной переправе».

Из-за своеобразного гидрологического режима было принято решение навести наплавной мост в районе ст. Мурмаши и проложить дорогу по западному берегу залива.

Паромная переправа

Про паромную переправу через р. Тулома в Коле в годы Великой Отечественной войны до недавнего времени было известно немного. Построена она была в 1944 году и представляла собой паром из 2-х металлических понтонов. Движение осуществлялось с помощью электромоторов по тросу, закреплённому на береговых мачтах. О том, что в 1945 году на переправе произошла катастрофа и погибли люди, знали и помнили.

Как вспоминает старожилка Колы Фролова Анна Михайловна[6]: *«Ну а после, если войны еще раз сказать вот как у нас переправа была через реку Тулому. Там понтонный мост был, то есть на тросах перевозили понтоны и... подвешенный на тросах... И переправа была, как лебедками там или что там перетягивали... электро, наверное, какими-то веревками... ну не знаю, не могу точно механику сказать какая там была... в то время. И вот мамин день рождения был... ей было где-то лет 50, наверное, юбилей. Приехали все гости. И вот сидим за столом, вдруг - раз свет погас... электролампы были уже, тогда. Что случилось? Выбегают на улицу, и слышат стон, прямо стон... Вот этот понтонный мост... трос оборвался... И все люди там, лошадей перевозили с телегами, со всем... все это пошло под воду. Ну и вот все, кто житель мог... все лодки выпустили на берег, то есть на воду поставили с берега... И поехали спасать... И вот... наши дяди... дядь Саша, дядь Сережа Голубковы... они в общем спасли одну женщину, с ребенком... И потом мужчину одного... А один мужчина, вылез, то есть это лошадь его плыла и вытащила, он зацепился за лошадь... и за счет этого он выбрался на берег... спасся. Ну, много тогда людей погибло тоже... в этой Туломе…»*

Поиск в ОБД Мемориал дал такие результаты: погибли 22 октября 1945 г. красноармеец 28 отдельной зенитной артиллерийской бригады ПВО Петров Павел

[6] «Человек – Место - Память» Под редакцией Фёдорова П.В. Малашенкова А.А.

Тихонович (погиб при паромной катастрофе в Кольском заливе); красноармейцы 97 отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона Москвин Виктор Андреевич и Степанов Александр Андреевич.

Теперь, благодаря полученной администрацией Колы архивной справке из Центрального архива Министерства обороны России, мы знаем обстоятельства произошедшей катастрофы и имена погибших военнослужащих.

Во внеочередном донесении о чрезвычайном происшествии командира 97 отдельного моторизованного понтонно-мостового батальона начальнику инженерных войск Беломорского военного округа от 25 октября 1945 года № 0619 значится:

«*В г. Кола, Мурманской области, через Кольский залив действует паромная переправа, которой руководит командир роты 83 дивизионного саперного батальона, 2-я понтонная рота старшего лейтенанта Селянина придана 83 дивизионному саперному батальону по обслуживанию переправы.*

22 октября 1945 года, в 19.00, во время сильного тумана, по неизвестно чьему приказанию на пароме переправлялось 26 человек и 2 автомашины. Паром обслуживался силами 2-й понтонной роты, начальник парома сержант Лагутин и красноармейцы Степанов и Москвин.

По неизвестной причине паром опрокинулся, в результате чего 24 человека погибли, в том числе: сержант Лагутин и красноармейцы Степанов и Москвин.

Пострадавшие при происшествии: командир отделения сержант Лагутин Иван Борисович, 1921 года рождения, столяр, член ВЛКСМ, место рождения Орловская область, Дмитровский район, д. Толдыкино; понтонер красноармеец Степанов Александр Андреевич, 1926 года рождения, колхозник, член ВЛКСМ, место рождения Калининская область, Бежецкий район, д. Волково; понтонер красноармеец Москвин Виктор Андреевич, 1926 года рождения, колхозник, член ВЛКСМ, место рождения Калининская область, Бежецкий район, д. Конаново».

В приказе 28 отдельной зенитной артиллерийской бригаде ПВО от 25 октября 1945 года № 317 (г. Мурманск) значится: «*Нижепоименованный личный состав, погибший во время катастрофы на Кольском заливе, исключить из списков бригады и всех видов довольствия с 25 октября 1945 года:*

1. *капитан Ковалев Сергей Иванович;*
2. *сержант Глущенко Владимир Филиппович;*
3. *младший сержант Тавинцев Анатолий Андреевич;*
4. *ефрейтор Тюмин Иван Васильевич;*
5. *красноармеец Демин Александр Афанасьевич;*
6. *красноармеец Жиляев Николай Федорович;*
7. *красноармеец Климцов Александр Тимофеевич;*
8. *красноармеец Морозов Павел Андреевич;*
9. *красноармеец Морозов Юрий Николаевич;*
10. *красноармеец Обушенков Юрий Дмитриевич;*

11. красноармеец Петров Павел Тихонович;
12. красноармеец Разумов Василий Фаустович;
13. красноармеец Сергеев Георгий Степанович;
14. красноармеец Синицин Гурий Иванович;
15. красноармеец Саков Владимир Алексеевич;
16. красноармеец Смирнов Павел Ирипархович;
17. красноармеец Троцкий Виктор Георгиевич».

Так трагически закончился военный этап переправы через р. Тулома.

Действующий мост, который знаком всем, был построен инженерными войсками в 1952 году. Но это уже совсем другая история.