

И.М. Якушин. 1946 год. Фото из фондов УГКМ



Летописец

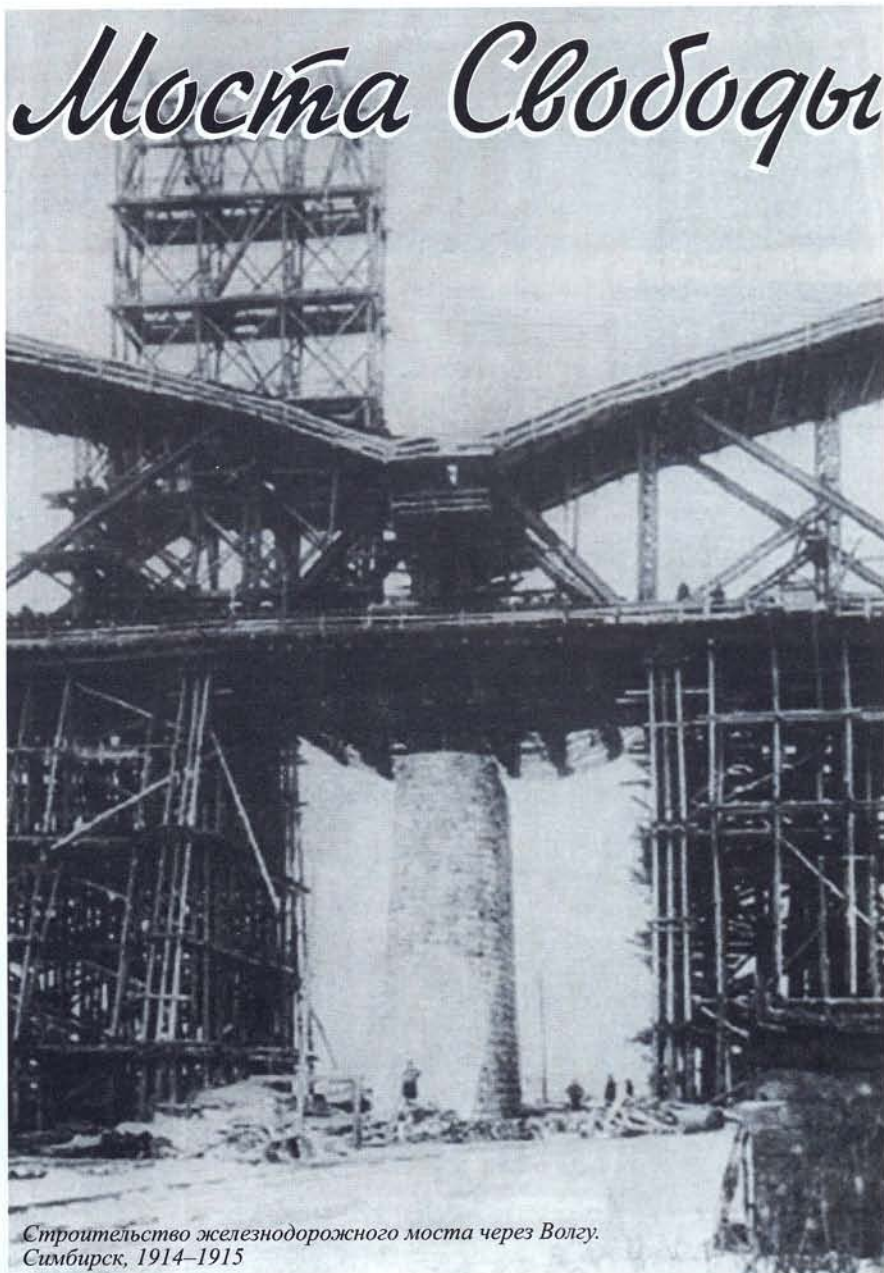
Иван Михайлович Якушин был из тех редких людей, кого принято называть «самородками из народа». Родился он в Симбирске 16 июля 1879 года в семье грузчика и прачки. Семья не имела своего угла, ютилась по чужим баням и землянкам. Родители заставляли его просить милостыню, но любознательный от природы мальчик собирал городские афиши и объявления, по которым к семи годам самостоятельно выучился читать и

писать. Книги, бумага и карандаш становились его лучшими друзьями в редкие свободные минуты. В девять лет он уже самостоятельно зарабатывал себе на жизнь – зажигал за 4 рубля в месяц фонари на улицах Симбирска. Тогда и начался отсчёт «трудового стажа» Ивана Михайловича, проработавшего почти шестьдесят лет!

В поисках своего места в жизни Якушин исколесил пол-России: «Пересёк всю страну вдоль и поперёк

Каждое выдающееся событие должно иметь своего летописца, добровольно взявшего на себя труд донести до будущих поколений значимость происшедшего на его глазах. Может быть, и сейчас есть человек, наблюдающий за строительством моста через Волгу и записывающий все основные события в свой дневник. Не официальный летописец, а простой житель Ульяновска с пытливым умом, рьяно болеющий за дело. Мы, конечно, этого знать не можем. Зато есть дневники такого человека из прошлого – нашего земляка Ивана Михайловича Якушина, участника грандиозного строительства Симбирского железнодорожного моста через Волгу в 1913–1916 годах. Благодаря научному сотруднику Ульяновского областного краеведческого музея Татьяне Громовой нашим читателям предоставляется возможность сравнить, как подобные стройки велись раньше, как происходят сейчас. Ведь мы с вами тоже свидетели строительства в нашем городе уникального нового моста через Волгу.

Моста Свободы



Строительство железнодорожного моста через Волгу. Симбирск, 1914–1915

от Кронштадта до Аляски и Камчатки, Еревана и Тюмени. Перепробовал много профессий: поп, солдат, сапожник и портной; спиртных напитков, даже виноградного вина и табаку ни в жизнь не пробовал». Зато у Ивана Михайловича обнаружилась творческая жилка – он писал статьи в местную и российскую прессу, рассказы, стихи, такие же своеобразные, как и он сам. К открытию моста им была напечатана в симбирской типографии М. Иванова «Мостовая кантата».

В зрелые годы Якушин слыл заядлым коллекционером: собирал открытки, детские игрушки, музыкальные инструменты и другие предметы, выписывая их по каталогам из Москвы, Лодзи, Петербурга. Он состоял в разных литературных кружках, а также в Симбирском обществе эсперантистов, в общественном совете Симбирской губернской учёной архивной комиссии и Естественно-исторического музея.

В январе 1912 года тридцатитрёхлетний Якушин был принят на работу в Управление по сооружению новых железнодорожных линий и моста через Волгу в Симбирске сначала младшим курьером, а с 1916 года старшим.

Грамотность и начитанность Ивана Михайловича, природная смекалка выделяли его из общей среды. Кроме курьерских обязанностей ему давали самые разные поручения, и он за всё брался: был завхозом в своей конторе, агентом по снабжению, поваром при Управлении (готовил завтраки для сослуживцев), а когда было надо, становился чертёжником или гидрологом (проводил замеры уровня Волги, вычерчивал графики). Ему доверяли получать крупные суммы в банке и выдавать зарплату рабочим-мостостроителям. Однажды во время войны из-за перерыва со снабжением из Петербурга в Управление моста не поступила вовремя светочувствительная бумага для копировки чертежей. Иван Михайлович по журналу «Знание и сила», который он выписывал наряду с другими журналами и газетами, взялся изготовить такую бумагу. И ведь сделал! Как он сам признался, «бумага получилась не хуже заводской, хотя и другого цвета».

Участвуя в работах по сооружению волжского моста, он понимал эпохальность этого строительства. «Я искренне радовался, видя, как успешно и слаженно идут все рабо-

ты, прислушиваясь и приглядываясь к ходу сооружения, я осознал, что это словно большой оркестр симфонического концерта, так красива его музыка. Тем более, что всё это огромное созидание мне было не просто поверхностно знакомо, но и глубоко кровное, родное. Ведь я поступил сюда 3 января 1912 года, когда на берегах Волги ещё только набивали колышки для обозначения, где надо вести бурение скважин», – записал Якушин в своём дневнике.

Заведующий строительными работами И.А. Цишевский официально разрешил Якушину собирать материалы, касающиеся строительства, и публиковать их в местной печати.

Многое из написанного самодеятельным летописцем представляет большой интерес для историков-краеведов, например, процессы закладки и открытия моста, финансирование строительства, случившиеся происшествия и аварии.

Закладка моста

На протяжении многих лет в Ульяновске бытовала устная легенда, что при закладке моста под его шестую опору была заложена серебряная пластина с гербом России и Симбирска и текстом, указывающим день закладки. Теперь можно с основанием утверждать, что этот слух не был легендой.

Якушин в дневнике пишет, что при закладке моста 3 марта 1913 года присутствовало более 250 человек, как самих строителей, так и представителей города и железной дороги. Начало церемонии, как обычно, ознаменовалось служением торжественного молебна в специально сооружённом павильоне на правом берегу Волги. Затем в кесон спустилось шесть человек из числа руководителей Управления Волго-Бугульминской железной дороги, которые и провели закладку. На дно кессона была положена серебряная пластина размером 12 на 8 вершков (60x35 см). В дневнике он пишет: «Доску (пластину – Т.Г.) обернули в вощёную шёлковую ткань, вложили в нишу, залили эвкалиптово-вишнёвым маслом, закрыли мраморной доской, залили раствором Сенгилеевского цементного завода, заложили 13 камней в подошву будущего устоя. Стоимость доски, гравировки и шлифовки 461 рубля золотом. При закладке фигурировала серебряная с золотой чеканной надписью лохань (шайка), молоток с

кипарисовой ручкой, правило (мас-терок) и 3 шурупа. Все эти реликвии, кроме шурупов, остались в собственности Цишевского, у него же осталась и зелёная лента с надписью, которая была прорвана при открытии моста через 1307 дён».

Процесс закладки моста Якушину лично увидеть не удалось, так как участникам церемонии выдавались специальные пропуска в ограниченном количестве. Только спустя два дня, 5 марта 1913 года, Якушин запишет в дневнике: «Был на работах по сооружению моста, где всей группой во главе с начальником снялись на фотографию. После этого с разрешения директора мы впятером были в кессоне № 6 на глубине 20 метров под Волгой, где происходила закладка моста... Пробыли полчаса, впечатлительное жуткое. Чувствуешь неограниченное уважение к науке и технике».

Число занятых на стройке

До сих пор спорной остаётся цифра о численности людей, занятых на строительстве моста. Чаще других приводится цифра в 4 тысячи человек. Откуда она взялась? Скорее всего, эту цифру взяли из какой-то газетной заметки Якушина или непосредственно из его дневника, где есть такая запись: «30 марта 1914 года. Пошёл, имея постоянный пропуск, проверять все работы и записать число рабочих: Киндяковка – 115 чел., на Тутях до выемки – 60 ч., в выемке, где работает 4 экскаватора и поезд в 30-35 вагонов – 650 ч., ...насыпь к мосту – 740 ч., кладка эстакады – 300 ч., новая дамба – 150 ч., на сборке ферм – более 700 ч., на кладке опор – 400 ч., в кессонах на забутовке шлюзовых труб – 45 чел., насыпь левой дамбы – 550 ч., выемка в Верхней Часовне – 40 ч., ...то есть на всей трассе строительства в 22 версты около 4000 человек в одну смену, а их было две и три. Здесь я не принял во внимание жандармов, охрану моста, технический надзор, речную охрану, людей на баржах и т.п. А также и на ломках камня в Смородине и на ломке мрамора в городе Миассе».

Аварии на строительстве

Описывает И.М. Якушин аварии и происшествия, случившиеся в разное время на отдельных строительных участках, в первую очередь, пожар моста 1914 года. Пожар ещё можно было потушить в самом зародыше. На строительстве была своя пожарная



команда, охрана из жандармов, много рабочих, но никто из присутствующих не бросился тушить огонь, а сразу разбежались с криками «Горим!». Дело в том, что у строителей моста накопилось много обид к управлению Юзовского завода, которое часто обманывало рабочих при расчётах. Обида вылилась в равнодушие и злорадство. Из-за просроченной страховки завод понёс в результате пожара колоссальные убытки. А рабочим пожар сохранил ещё на несколько месяцев их рабочие места.

Финансирование

Во сколько же обошёлся железной дороге мост у Симбирска? Во многих публикациях указывается цифра в 15 миллионов рублей, взятая из четвертой по счёту сметы на строительство моста (1913). Якушин называет цифру намного превышающую вышеуказан-

ную. Он пишет, что сметы на строительство пересматривались шесть раз, и приводит данные последней сметы от 20.12.1916 года, которая составляла 28.916.000 рублей золотом. «Первые сметы были составлены до пожара, войны и оползня, то есть до начала строительства моста», – пишет Якушин. Последующие события: пожар и оползень, а также инфляция в годы войны – несомненно, должны были удорожить строительство, так что в записях Якушина, несомненно, есть рациональное зерно.

Открытие моста

Интересно описана Якушиным церемония открытия моста. 5 октября 1916 года в 11 часов утра от Соборной площади «блестящая, в золоте, орденах и лентах колонна в числе 300 человек во главе с епископом Назарием, плотно подзакусив в Троицкой гостинице, нарядившись в шубы, плащи и консервы (очки), тихо, величественно тронулась с флагами, хоругвями и крестами на аркаду... Там в сооружённом павильоне, отмочалив

крестный молебен с провозглашением многолетия Царственному дому и К^о, кортеж полез в вагоны, и поезд пошёл к мосту, где я крепко держал от ревущей бури зелёную ленточку с золотой надписью. У портала я флагом остановил поезд, из вагона вышел епископ, щедро оплескав всех кругом (и надо сказать, в этом он был прямо гений), а начальник, губернатор и председатель Правительства, вместе с Белелюбским заклепали 3 традиционные серебряные заклёпки в холодном виде в специально оставленном для этого случае месте... Паровоз пыхтя парами стал раком пятиться вперёд (двигался задним ходом – Т.Г.). Я крепко держался за ленту, ожидая: вот-вот паровоз порвёт её... Но каково было моё удивление, когда в эту минуту губернаторша ножницами в перчатках перерезала её. Под звуки оркестра поезд двинулся на мост. Публику туда не пустили... Народ облепил всю аркаду как «коррозией». А ураган, бушевавший весь день, так что из-за поднятой пыли на расстоянии 10 метров почти ничего не было видно, совершал свой дьявольский танец. И я удивляюсь, как всё обошлось без жертв».

Мост Свободы

Как мы знаем, первоначально мост назывался «Николаевским», в честь императора Николая II. Когда же его стали называть Мостом Свободы? 10 марта 1917 года из Петрограда пришла телеграмма с разрешением на переименование. В тот же день Якушин записал в дневнике: «Я, срочно взяв двух рабочих с ломami и топорами, побёг срывать деревянные мемориально-титульные доски на колоннах входного портала моста, где ярким золотом на весеннем солнечном свете нахально, бесстыдно красовалось имя: «Император Николай II». С этого дня стали именовать его «Мост Свободы», а на порталах, чтобы не споткнуться ещё раз на какие-нибудь неожиданности, уже никаких досок не вешали».

Возможно, записи Ивана Михайловича Якушина и таят в себе какие-либо преувеличения о своей роли во всём происшедшем или незначительные искажения фактов, но в целом они являются прекрасным источником по истории Симбирского железнодорожного моста как исторического памятника нашего города.

Фото Алексея Жданова

