

В сумерках уходящего дня под мерный плеск о быки моста холодных волжских волн по железнодорожному полотну со стороны Ярославского шинного завода двигалась, шелестя подошвами фирменных кроссовок, несметная толпа китайцев. Понура шли по шпалам «трудящиеся Востока». Держали курс на ближайший крупный железнодорожный узел – «Танилова» (Данилов). На ломаном русском черногубовые странники пояснили начальнику караула, что они, дескать, челноки, неудачно торговали, мал-мала обанкротились и вот теперь без единого юаня в шароварах идут по шпалам от Москвы в сторону Поднебесной. Чем ближе к дому (подумаешь – 8000 километров), тем меньше одежды и обуви на чел-

ноках: меняют шмотки на хлеб, соль, спички... ловят воробьев. В цепкой памяти китайцев сохранились унаследованные от предшественников сведения. А именно Данилов им представляется как наиболее подходящий в базарном отношении населенный пункт в России. За пазухой, в других потайных местах осталась еще кое-какой товар. Возможно, кому-то посчастливится и на железнодорожный билет наскрести. Хотя бы до Перми... А там – как их Бог даст...

Охранники моста вспоминают сейчас этот случай как анекдот. Но тогда было не до шуток. Людей пускать на объект не положено. Все-таки переправа стратегическая, не для пешеходных переходов, тем более иностранных граждан.



чая оба берега и акваторию, просматриваются с помощью телеустановок, – говорит Евгений Васильевич. – У нас имеется охранная сигнализация, радиосвязь. В распоряжении стражей моста приборы ночного видения, другая современная техника... Охрана, разумеется, вооружена.

– Часто ли, – спрашиваю у Князева, – применяете оружие?

– В среднем 1 – 2 раза в год приходится и пострелять. Однако ведение «боевых действий» – не главная наша задача. Мы здесь для того, чтобы задерживать посторонних,

пытаясь проникнуть в запретную зону.

Таких, оказывается, немало. То вдруг туристы из Эстонии вздумали «засветиться» для истории на фоне моста, то подвыпившие «товарищи по партии» после очередной «маевки» с неизменными возлияниями в Полушкиной роще стройными рядами грудью пошли на часового.

Настоящая головная боль для часовых наступает во время праздников, особенно когда отмечается День города. Приходится усиливать караул и держать в кулаке нервную систему. Что уж греха таить: подразнить, потрепать нервы вооруженным часовым для иных, что называется, в кайф.

– Кстати, – продолжает начальник стрелковой команды, – опыт показывает, что даже самые совершенные технические средства, до зубов вооруженные и обученные стрелки не заменят в иных ситуациях хорошо подготовленной, дрессированной собаки. На овчарку даже самые неуправляемые, в том числе «пьяные до изумления» нарушители реагируют мгновенно и на удивление адекватно. Вот почему с минувшей осени на довольствие в команду по охране моста поставлены две молодые овчарки – Норд и Веста.

Всякое случается на железнодорожном мосту. Вернее, команда все делает для того как раз, чтобы не случилось... В прошлом году был получен приказ особой государственной важности – обеспечить безопасность прохождения эшелона, в котором находился глава КНДР. Был проведен специальный инструктаж. К моменту прохождения спецсостава усилили караул, который обязан был тесно взаимодействовать с сотрудниками МВД, ФСБ...

Если верить тем, кто охраняет железнодорожный мост в Ярославле, то у них каждая заклепка в стальных конструкциях, каждый костыль, крепящий рельс, под «прицелом». Это, между прочим, следует иметь в виду тем, кого, как магнитом, тянет к таким экзотическим сооружениям, как мост.

Валерий ПРОХОРОВ.

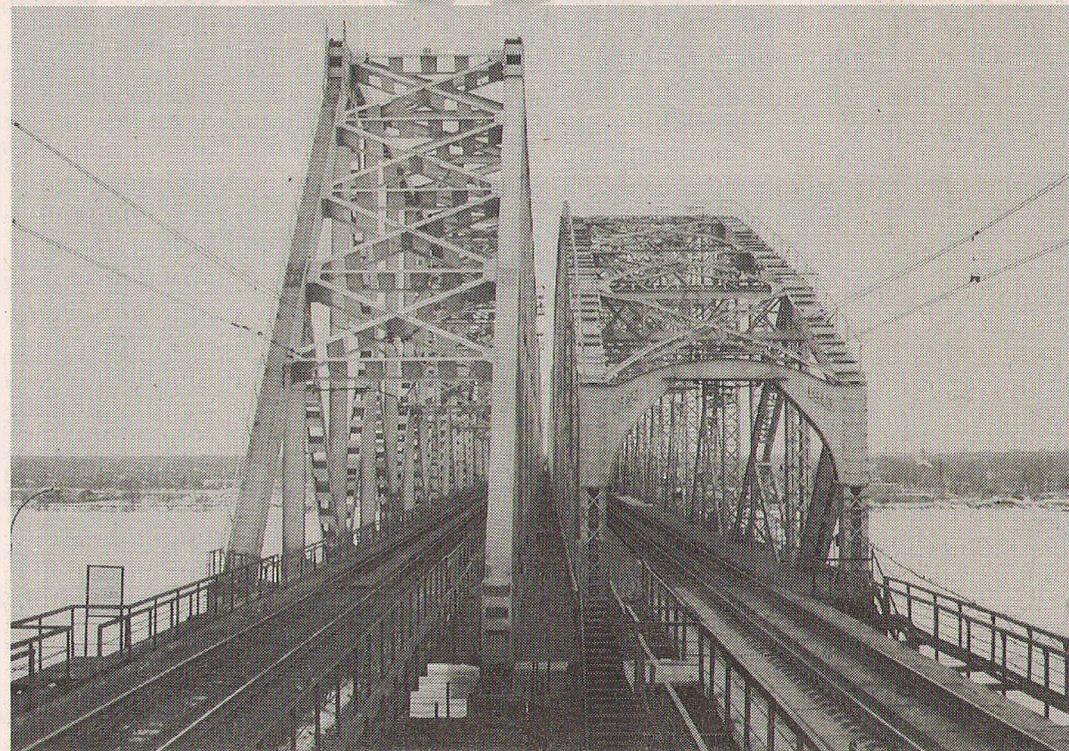
Фото
Вячеслава ЮРАСОВА.

ЛЮДИ НА МОСТУ

В ОФИЦИАЛЬНЫХ документах железнодорожный мост через Волгу в черте Ярославля обозначен так: «Мост на 290-м километре СЖД». Длина – 1000 метров. В сутки по нему в обоих направлениях проходит около сотни поездов. Железнодорожная переправа неустанно трудится почти 100 лет. Мост был заложен в 1911 году. Главбухом на строительстве был отец знаменитой актрисы Любови Орловой.

Мост был построен за три года и ни разу с тех пор не ремонтировался капитально. На двутаврах и швеллерах, на металлических сплетениях ферм сохранились пробоины от патронов крупнокалиберных пулеметов, осколков. Здесь есть отметины как известных событий 1918 года, так и бомбежек второй мировой. Для того чтобы сбить немцев с толку, наши саперы возвели неподалеку от настоящего ложный мост. Как свидетельствуют бойцы противоздушной обороны, вражеские летчики терялись при виде сверху двух одинаковых сооружений.

До 1967 года, пока в Ярославле не было автомобильного моста через Волгу, железнодорожный служил переправой и для пешеходов. Проход по мосту разрешали в определенные часы утром и вечером. В то время мост охраняли свыше 160 человек. Тогда невозможно было себе даже представить, чтобы информация о железнодорожном мосте – этом «особо важном объекте», появилась на страницах СМИ. Не говоря уже о фотографиях, сделанных пусть даже с большого расстояния. Теперь почти все сведения



открыты. Тем не менее ярославский железнодорожный мост остается режимным объектом.

Сейчас охранников гораздо меньше. На первый взгляд, на мосту тишь да гладь – лишь одинокие фигурки часовых маячат с

обеих сторон. Но впечатление незащищенности объекта обманчивое. Это становится ясным после беседы с начальником стрелковой команды по охране моста Евгением Князевым, который до того, как занять эту

должность, 28 лет отслужил на Северном флоте, командовал атомной подводной лодкой. Волею судеб прибило моряка Князева к речному берегу...

– И сам мост, и прилегающая к нему территория, вклю-

