

Ярославцы любят свою прекрасную Волжскую набережную и знают, как важны для города, расположенного на двух берегах великой русской реки, его мосты. С чего же все начиналось? С лодочных и ледовых переправ, и, конечно, первым городским мостом еще в XIX веке «обзавелась» Которосль. Причем на относительно небольшой реке мосты строились на частные средства купцов Оловянишниковых и Карзинкиных. На берегу Волги тоже велись работы по благоустройству, но вот построить мост через большую реку местными бюджетами и усилиями даже и в те времена было невозможно.

Мосты через Волгу: прошлое и будущее



У железнодорожного моста каждый год проходит парусная регата.

На деньги императоров

Работы на правом берегу Волги активизировались благодаря финансовой поддержке двух российских императоров. В 1820 году Александр I во время визита в Ярославль пожаловал 20 тысяч рублей на укрепление берегов Волги и Которосли. Набережная Волги заметно преобразилась после того, как ее откосы выложили камнем и дерном, а вдоль берега устроили бульвар с липовыми аллеями. В 20-х годах XIX века появился и внушительный ансамбль Губернаторского дома, включавший трехэтажный главный корпус и два двухэтажных флигеля с общей оградой, одноэтажную конюшню, губернаторский сад и пристань. Одновременно строилось внушительное здание Демидовского лицея на Стрелке. Следующий император, Николай I, в 1831 году пожаловал огромную сумму — 70 тысяч рублей на укрепление берегов рек Ярославля. А дальше появились чугунная решетка со строгим рисунком, беседки и многое другое.

Берег левый, берег правый

Но ни благоустройство набережной, ни мосты через Которосль не решали проблему перевозки грузов и пассажиров на противоположный, левый берег

Волги. Проблема особенно обострилась не только в связи с ростом городского населения, но и с развитием железных дорог. В феврале 1870 года было открыто железнодорожное движение Ярославль — Москва через Ростов. В июне того же года пошли поезда от Рыбинска до станции Бологое, связав этот уездный город железнодорожным сообщением с Петербургом и Москвой. В 1872 году была построена железная дорога Ярославль — Вологда, и движение сначала началось на участке между Ярославлем и Даниловом. В 1887 году открылась железная дорога Ярославль — Кострома и т.д.

Ярославский уездный исправник Караулов в отчете за 1872 год отмечал, что «устройство Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской железных дорог доставляет жителям ближайших селений заработку для ремонта, а равно и подвозку песку и шпал. Извоз уменьшился по случаю устройства железных дорог». Да, для некоторых профессий и категорий — извозчики, постоянные дворы, трактиры вдоль дорог — железные дороги принесли разорение. Зато в Ярославле по-прежнему большой доход давали две переправы через Волгу, ведь разрыв в железнодорожной линии составлял более пяти километров.

К началу XX века на Волге уже действовал Тверской железнодорожный мост. Он был открыт еще в 1850 году, когда строилась железная дорога между Санкт-Петербургом и Москвой. В 1871 году общество Рыбинско-Бологовской железной дороги достроило железнодорожный мост у станции Волга — первый в Ярославской губернии.

Для поездов и пешеходов

Строительство железнодорожного моста через Волгу в Ярославле началось только в 1910 году. Всем проектом руководил инженер С.И. Ольшевский, пролеты проектировал профессор Проскураков, а подрядчиками стали братья Рон и Общество Путиловских заводов. Работы планировалось закончить за два года, но в 1912 году из-за сильного ветра рухнул один из пролетов уже почти построенного моста, и строительство затянулось на несколько месяцев. Мост имел один путь и предназначался для поездов и пешеходов, реку перекрывали семь пролетов — 5 больших и 2 малых, общий вес моста составлял более 600 тонн. Только столетие назад вес мерили в пудах, расстояние — в верстах, а российский календарь был юлианским.

Торжественный пуск железнодорожного моста состоялся 21 февраля 1913 года, в день 300-летия избрания первого Романова — царя Михаила Федоровича — на царствие. Поэтому называли мост и Волжским, и Императорским, и Николаевским. Кстати, если считать по новому стилю, мост открылся 6 марта. Это был первый железнодорожный мост на Волге, связавший север Российской империи с Москвой. Праздничную ленточку разрезал тогдашний ярославский губернатор граф Дмитрий Татищев, вместе с ним были архиепископ Тихон (Белавин), вице-губернатор Владимир Кисловский и другие гражданские и духовные лица. Как вспоминали очевидцы, «стоявший по бокам моста и насыпи народ при виде идущего моста снимал шапки и крестился».

Новые соседи

Железнодорожный мост пережил военные действия в страшном июле 1918 года и бомбежки в годы Великой Отечественной войны. В 1941 году на некотором расстоянии от него был сооружен уникальный деревянный железнодорожный мост-дублер на случай повреждения вражеской авиацией основного моста.

В 1972 году железнодорожный мост через Волгу в Ярославле наконец дождался рекон-

струкции. Он был расширен до двухпутного, а осенью 2005 года завершилась его полная реконструкция и старые фермы 1913 года были заменены новыми. Он так и остался единственным железнодорожным мостом через реку Волгу в Ярославле. Зато рядом с ним появились новые соседи — два автомобильно-пешеходных моста: Октябрьский и Юбилейный.

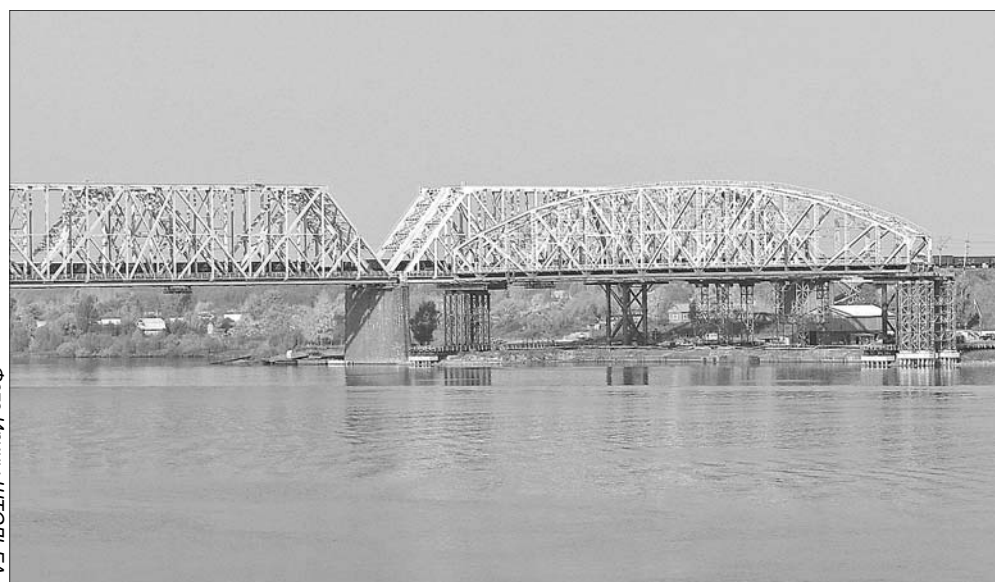
Октябрьский мост через Волгу строился в 1961–1966 годах. Это железобетонный мост из сборных деталей, смонтированный с применением синтетического клея. Юбилейный мост был построен к 1000-летию города. Движение по мосту открылось в 2006 году, а строительство развязок продолжалось до 2010 года.

Сейчас через Волгу построено около 60 мостов, плотин и иных гидротехнических сооружений. Каждое из них учитывает особенности конкретной местности и является памятником инженерной мысли. Что нового принесет будущее волжским коммуникациям и ярославцам? Есть планы строительства третьего автомобильно-пешеходного моста, в соседних областях появились канатные дороги. Главное, чтобы дороги и мосты были качественными — связывали, соединяли и помогали.

Виктория МАРАСАНОВА



Юбилейный мост.



В 2005 году меняли пролет железнодорожного моста.