

Соединяя наши берега

Круглую дату отмечает в этом году железнодорожный мост через Волгу в Ярославле. 5 марта исполнилось 110 лет с того дня, как по нему прошел первый пассажирский поезд.

■ Тимофей ВАСИЛЬЕВ

Чугунка без моста

Железная дорога – «чугунка» – соединила Ярославль и Вологду более 150 лет назад. По ней отправлялись сотни пассажиров и перевозились тысячи пудов груза – зерно и лес, чугун и керосин. Путь был непрост: чтобы люди и товары попали на левую сторону Волги, в Ярославле была организована переправа у Семеновского спуска. Вторая – только для грузов – располагалась в районе Вакарева. Но переправы были крайне неудобны: пассажирам приходилось преодолевать несколько верст, пересев на трамвай, потом переправляться через реку и вновь садиться в поезд. Грузы надо было разгружать и вновь загружать на баржи или сани, потом снова перегружать в вагоны – процесс очень трудоемкий. Конечно же, мост через Волгу был крайне необходим. К тому же в 1898 году железную дорогу продлили до Архангельска, объемы промышленного производства стремительно росли, грузов становилось все больше и больше.

Однопутный и с тротуарами

После тщательных геодезических исследований и подготовки проекта в 1910 году строительство моста в Ярославле началось. Проект создал талантливый инженер – мостостроитель и путеец Станислав Ольшевский, имеющий большой опыт: четверть века он трудился на постройке Уфа-Златоустовской железной дороги, в конце XIX века был производителем работ на строительстве моста через Иртыш и руководил строительством моста через Амударью. Пролетные строения ярославского моста проектировал крупнейший российский специалист по мостостроению того времени Лавр Проскуряков.

Мост через Волгу проектировался как однопутный. Справа и слева расположились дощатые тротуары: по ним в период ледохода и ледостава могли пройти пешеходы. Ярославцы отправлялись по этим настилам до открытия Октябрьского автомобильного моста.

Инженер Ольшевский предполагал, что из-за роста объема перевозок мост со временем придется увеличивать, и предусмотрел такую возможность, заложив в конструкцию большой запас прочности. Он оказался прав: спустя всего полвека после постройки пропускной способности стало не хватать.

Металлические конструкции, спроектированные Проскуряковым, были прочны, долговечны и экономичны. Расход металла для полукруглых пролетов был на 20% меньше, чем для традиционных прямоугольных. К тому же благодаря этому нагрузки распределялись более равномерно. Изящные полукруглые конструкции длиной 145,6 метра были на 200 тонн легче прямоугольных, и это давало большую экономию в стоимости моста.

Русский метод

Способ сборки и установки пролетов моста был уникальным. Пять больших пролетов собирались на берегу, на специально возведенном помосте. Затем с помощью мощных лебедок их подтягивали к кромке воды. Там, у самого берега, были установлены полузатопленные баржи. Из барж осторожно откачивали воду, они медленно поднимались,



Мост в наши дни.

удерживая на себе многотонные металлические конструкции. К месту установки баржи с пролетом тянули буксиры.

С невероятной точностью вставляли металлоконструкции на опоры моста, после чего в баржи вновь закачивалась вода. Они опускались вниз, а пролет надежно фиксировался на опорах. Эту уникальную технологию разработал инженер-мостостроитель действительный статский советник Владимир Березин. В историю мирового мостостроения его способ монтажа вошел как «русский метод».

Два года семь месяцев и 20 дней

Началом работ можно считать 25 июля 1911 года, когда приступили к сборке первого мостового пролета. Подрядчиками выступили варшавский завод «Братья Рон» и акционерное общество Путиловских заводов.

Строительство планировалось полностью завершить к октябрю 1912 года, но работы затянулись. Второй большой пролет моста не успели как следует закрепить, и налетевшая 28 июля 1912 года буря опрокинула его в Волгу. Часть конструкции оказалась в воде, все пролетное строение пришлось разобрать и смонтировать заново. Авария сместила сроки сдачи сооружения, зато дала возможность приурочить открытие моста к празднованию 300-летия дома Романовых.

Приемная комиссия прибыла на мост 18 февраля 1913 года. Специалисты самым тщательным образом осмотрели сооружение и были вполне удовлетворены прочностью конструкции. 20 февраля было произведено испытание моста. И уже на следующий день по нему открыли движение поездов. Таким образом, один из самых больших железнодорожных мостов в центральной части России был возведен за два года семь месяцев и 20 дней.

В народе – Николаевский

21 февраля 1913 года, в день 300-летия царствования дома Романовых, мост приняли



Строительство моста. 1911 г.

В конце 1960-х годов назрела необходимость прокладки второй железнодорожной колеи: однопутный мост уже не справлялся с огромным потоком поездов. В апреле 1972 года на наращенные ледорезные части мостовых опор легли новые пролеты трапецевидной формы. 26 декабря того же года по новому пути прошел первый грузовой состав. Больше трех десятков лет ярославцы видели мост с разными пролетами: ажур старых полукруглых конструкций с одной стороны и строгие линии новых пролетов с другой. В начале XXI столетия полукруглые пролеты, возраст которых близился к вековому юбилею, начали заменять на новые, тоже трапецевидные. Демонтажные работы начались в 2004 году. Последний, пятый, пролет у левого берега Волги был заменен в конце сентября 2005 года.

в эксплуатацию «для правильного пассажирского и грузового движения». День пуска движения по мосту был особенно торжественным. На церемонии присутствовали губернатор Дмитрий Татищев и вице-губернатор Владимир Кисловский. Протоиерей Петр Ракобольский произнес речь, затем мост освятил архиепископ Ярославский и Ростовский Тихон.

Наконец раздался протяжный гудок, и с левого берега Волги отправился в путь пассажирский поезд, украшенный флагами. В вагонах, волнуясь, сидели счастливицы, успевшие купить билеты до станции Ярославль-город (сейчас это станция Ярославль Московский). В кабине паровоза кроме машиниста Александра Романючева и его помощника, без усталости кидавшего уголь в топку, находился священник Дмитрий Давыдовский, который в пути кропил мост святой водой. Ярославцы, стоявшие вдоль пути следования состава, крестились, сняв шапки.

Губернатор Татищев отправил Николаю II телеграмму: «Священный для всей России день трехвековой годовщины вступления на Всероссийский престол первого венценосного предка Вашего Императорского Величества ознаменовался в Ярославле освящением выдающегося по размерам сооружения – Волжского железнодорожного моста». На что Николай II отвечал: «Население губернии, а

также всех присутствовавших на освящении железнодорожного моста благодарю за молитвы и выраженные чувства преданности».

Лицезреть построенный мост лично император смог уже 21 мая 1913 года, когда прибыл в Ярославль с семьей в сопровождении министров и свиты.

31 мая мост, соединивший берега великой русской реки, был назван «Мостом императора Николая II», а в народе его стали называть просто Николаевским или Императорским.

Объект стратегического значения

В годы Великой Отечественной войны мост имел важное стратегическое значение. По нему шел поток боевой техники, оружия и боеприпасов, доставлялось продовольствие в Москву и Ленинград, в разные районы СССР ехали эвакуированные из блокадного Ленинграда дети. Налеты фашистской авиации на мост совершались практически ежедневно. На защите моста дежурили девушки-зенитчицы. Бойцы ПВО гордятся, что за годы войны ни одна вражеская бомба не упала на железнодорожный мост.

Защищая от бомбардировок город и мост, совершали подвиги летчики. Одному из них – Султану Амет-Хану – в Заволжском районе поставлен памятник. 31 мая 1942 года лейтенант Амет-Хан Султан, уже израсходовав боезапас, пошел на таран немецкого бомбардировщика «Юнкерс-88», направлявшегося к мосту. Советскому летчику удалось выбраться из кабины самолета и приземлиться с парашютом. Через несколько дней Амет-Хан пригласили в Ярославль, где на Советской площади на всеобщее обозрение был выставлен сбитый «Юнкерс». Городской комитет обороны вручил летчику именные часы и почетную грамоту. Позднее за этот подвиг он был награжден орденом Ленина.

Немногим известно, что в 1942 году выше по течению Волги в сжатые сроки был возведен мост-дублер. Его проектировали специалисты завода № 50, а строили рабочие завода вместе с бойцами железнодорожного полка. Верх пролетного строения был металлическим, клепаным, а опоры – деревянными. По мнению специалистов, этот мост мог бы прослужить четверть века, но был разобран в 1948 году. ■