

# Ярославский железнодорожный...

## ЭТО ИНТЕРЕСНО

Ольга Гросс,

к. п. н., доцент

Ярославского филиала МИИТа

Андрей Чукарев,

д. и. н., профессор

Ярославского филиала МИИТа

Одной из достопримечательностей тысячелетнего Ярославля является железнодорожный мост через Волгу. Трудно представить, что когда-то этой красы не было...

Надобность в мосте появилась в Верхневолжье давно. Местная железнодорожная сеть – одна из старейших в стране. Благодаря энергии замечательного предпринимателя Саввы Мамонтова и его компаньонов в 1870 году началось движение по линии Москва – Ярославль. Через два года «чугунка» соединила старейший русский город на Волге с Вологдой, затем с Костромой и Рыбинском.

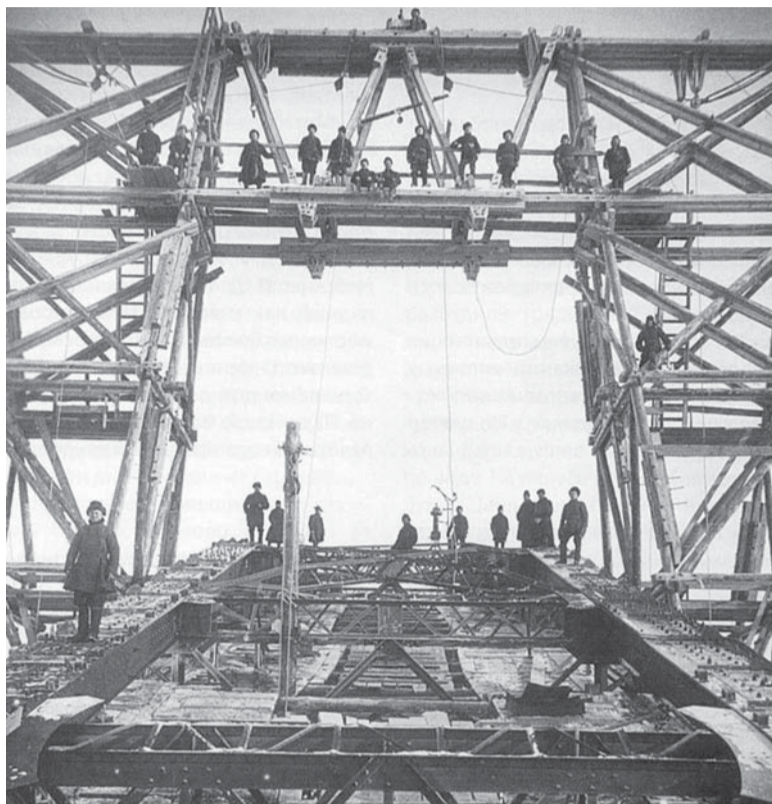
В начале XX века на территории Ярославской губернии пролегал около 500 верст железнодорожных путей. Между тем, некоторые губернаторы еще в 1880-е годы направили в «верха» записки и проекты о постройке моста через Волгу, составившие целый фолиант. Приводились доводы о нужности мостовой переправы. Но Александру III было не до этого. Царь, вступив на престол после убийства народовольцами его отца, Александра II, сосредоточился на укреплении карательного аппарата: полиции, жандармерии...

Однако вопрос о сооружении стальной колеи через великую реку вставал все острее. Ярославль стал крупнейшей перевалочной базой в центре России. Рельсовый путь связал его с Петербургом, Архангельском.

В 1905 году, во время первой русской революции, в город на Волге прибыли геодезисты, инженеры путей сообщения – отыскать удобное место для сооружения моста. Но вначале им не повезло. Жандармы, приняв инженеров за террористов, арестовали их.

В последующие два года, кроме предварительной привязки будущего моста к местности, ничего практически сделано не было. Лишь в сентябре 1907 года начался работ по постройке линии Вологда – Вятка А. Попов уведомил ярославского губернатора, что получено распоряжение от МПС приступить к дополнительным изысканиям места для моста.

Начавшийся в 1909 году экономический подъем в России привел к значительному росту перевозок на север, в обе столицы и на восток. Это обсто-



Строительство Императорского моста

тельство определило, наконец, судьбу будущего моста.

Строительство его в Ярославле было благожелательно рассмотрено старцами во второй палате российского парламента – Государственном совете. Однако они внесли предложение – приспособить будущий мост и для гужевого транспорта. Не остановило их и то, что укладка на уровне рельсов дополнительного деревянного настила удорожала стоимость моста почти на 200 тыс. руб. Лишь в последний момент от этой «гужевой» идеи отказались...

В отечественном мостостроении в начале XX века выделялись три соперничающие между собой школы. Возглавляли их талантливые инженеры-ученые: Л. Николаи (1844-1908), бывший директор единственного до середины 1890-х годов путейского вуза страны – Петербургского института путей сообщения; Н. Белелюбский (1845-1922), по проектам которого строились переправы через Волгу, Днепр, Обь; профессор, замректора Московского инженерного училища Л. Проскуряков (1858-1926), красноярский мост которого удостоен золотой медали на Всемирной выставке в Париже.

МПС, рассмотрев предложенные варианты переправы через Волгу, высказалось за применение системы Л. Проскурякова. Его ближайшим помощником стал талантливый инженер С. Ольшевский (1858-1929). Верхневолжский проект был грандиозен. Мост в Ярославле стал новинкой в строительстве подобных сооружений. В конструкции его удачно сочетались криволинейные очертания верхне-

го пояса, нисходящие раскосы и шпренгельная решетка. Длина моста составляла более 800 метров. Реку намечалось перекрыть пятью пролетами по 145,6 метра и двумя малыми – по 27 метров. Вес большого пролета – свыше 1200 тонн, малого – более 50 тонн. Мост должен был возвышаться над водой почти на 25 метров.

Руководителем работ на строительстве назначили одного из авторов проекта С. Ольшевского. К подготовительным работам приступили летом 1910 года. В Ярославль приехали инженеры, чертежники, монтажники, клепальщики. Обширное пространство на речном берегу огородили дощатым забором, из-за него выглядывали деревянные строения: квартиры приказчиков, складские помещения. Неподалеку располагалась небольшая электростанция с паровой турбиной.

Прибывшие с разных концов страны рабочие обитали в бараках-землянках, ушедших глубоко в волжские берега. В каждой ночевало от 50 до 60 человек. Основную массу из более 2500 строителей составляли рабочие из Сибири, с Путиловского и Варшавского мостостроительных заводов.

Земляные работы вели крестьяне, в большинстве из Владимирской и Тамбовской губерний. Немало было и ярославцев. На заработки их пригнала нужда. Рабочий день первой смены начинался в пять часов утра и с короткими перерывами на завтрак, обед и чай продолжался до восьми вечера. Вторая смена была с восьми вечера до пяти утра.

Особенно тяжело приходилось женщинам. Их было около тысячи. В дождь, слякоть тол-

кали вагонетки, таскали носилки, корзины, укладывали гравий, песок в огромную насыпь. Труд неквалифицированных рабочих оплачивался мизерно: мужчина получал в день 65 копеек, женщина – 45. Лишь опытные мостостроители из Сибири, Варшавы, путиловцы получали больше.

К декабрю 1910 года на участке моста уже полным ходом расчищали Волгу. Динамитом взорвали полузатопленную баржу. Сооружали кессоны. В их основу – стальной ящик – накачивали воздух, затруднявший доступ в них воды. В этом «колоколе» на дне реки в крайне тяжелых условиях по шесть часов безвылазно трудились землекопы. Вагонетки с грунтом по шатким настилам катили на берег. Каждый кессон опускали на дно реки, на 16-метровую глубину, закладывали камнем, цементировали: он становился фундаментом будущей опоры – «быка».

Мост предполагалось закончить летом 1912 года. Путиловцы сооружали верхнюю часть – склепывали фермы, раскосы. Варшавский завод «Братья Рон» вел остальные работы. Некоторые трудоемкие работы были механизированы. Так, сваи для поддержания лесов забивали паровыми «бабами». Бадьи из кессонов вытаскивали лебедкой с электрическим приводом. Однако ручной труд все же преобладал.

Весна 1911 года благоприятствовала работам. Русские и итальянские мастера приступили к облицовке «быков», придавая опорам красивую овальную форму. Уже готовы были третий и четвертый «быки», ближе к тверицкому (левому) берегу. Завершалась сборка стальных конструкций у правого берега. Земляные работы были почти закончены. Ни на минуту не прекращался стук клепальных пневмомолотков. На берегах ярко горели костры, к которым зимой то и дело подходили обогреться рабочие.

За малейшую провинность грозил расчет. На смену уволенным набирали новых рабочих: ежедневно в контору подрядчика приходило много людей из голодных губерний – Казанской, Уфимской, Самарской. Они были готовы наняться за любую цену.

Летом 1912 года во время сильной грозы на строительстве случилась беда. Газета «Голос» описывала ее так: «Ровно в 6 часов вечера по городу тучи пыли, на постройке железнодорожного моста произошла страшная катастрофа: рухнула ферма № 2 между быками 2 и 3. Страшная весть с быстротой молнии распространилась по городу».

Ферма, рухнувшая в воду со всеми лесами, задавила насмерть и ранила несколько рабочих, которые докладывали последний ряд гранита на втором «быке». Среди других погибла и хотунья Мария Чистякова, меткая на острое слово, не упускавшая случая зацепить язвительной шуткой охочих до молодых девушек наглых приказчиков.

Убыток от аварии перевалил за 500 тыс. руб.! Сдача моста задержалась на несколько месяцев. Началось расследование. Им занималась комиссия Министерства путей сообщения. В состав ее ввели представителей конкурирующей школы, созданной Л. Николаи. После тщательного расследования было сделано квалифицированное заключение: причина катастрофы – в нарушении техники безопасности строительства. Ведавший сборкой ферм инженер Ф. Кнорре редко бывал в Ярославле, доверив сложное и ответственное дело неопытному коллеге. Но виновник катастрофы, человек с высокими связями в министерстве и близкий к миллионеру Путилову, не понес наказания. Дело замяли. В газетах появилось сообщение, что причина аварии – стихия.

Завершение работ отодвинули на 1913 год – юбилейный для династии Романовых, которая отмечала 300-летие со дня вхождения первого из них – Михаила – на царский трон. Спешки на строительстве моста прибавилось – хотели успеть к этим торжествам, назначенным на февраль. Работали даже в церковные праздники и самые лютые морозы. Сдать мост к юбилею – значило окончательно замять аварию, получить чины, ордена.

Мост, получивший название Императорский, закончили 19 февраля – в день юбилея династии. Первый поезд по нему провел старейший ярославский машинист Александр Романович, фамилия которого созвучна с императорской.

Три года продолжалась стройка. На нее израсходовали 3,5 млн руб., что было намного больше запланированной суммы – подвела авария.

Значение моста было велико. Он дал возможность открыть прямое сообщение между Москвой и Вологдой. Ярославль еще больше утвердил за собой славу перевалочного пункта внутри России. Сотни тысяч тонн зерна и других продуктов направлялись через город в северные губернии. Не случайно тогда поговаривали: «Ярославль снабжает русский север всем – от хлеба до огурца».

Продолжение следует