

Ровно шестьдесят лет назад, 10 августа 1958 года, открылось автомобильное движение через Волгу.

Несколько поколений ульяновцев привыкли к тому, что Императорский, или, как его еще называют, старый мост всегда был двойным. По одной стороне спешат машины, по другой - мчатся поезда. Но первоначально переправа была исключительно железнодорожной, что, конечно, создавало массу неудобств для горожан и народного хозяйства. Многие жили на правом берегу, а работать им приходилось на левом, на заводе имени Володарского. Да и обитателям заволжских слобод частенько приходилось наведываться в старую часть города. А сделать это можно было только поездом или паромом, ходившим по расписанию.

НА ЛОШАДИ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Сооружение Куйбышевского водохранилища сейчас рассматривается многими как крайне неоднозначное решение. Негативных последствий хоть отбавляй, а смогут ли их перевесить плюсы, это непонятно. Но, во всяком случае, один положительный момент точно есть. Переправа для машин в Ульяновске появилась благодаря строительству гидроэлектростанции в Жигулевске.

Первоначально, кстати, мост был не просто автомобильным, а автогужевым. То есть по нему можно было ездить и на стальных конях, и на вполне себе обычных, из плоти и крови.

Как рассказал директор Государственного архива новейшей истории Андрей Пашкин, планы по возведению мостовой переправы были еще в довоенное время. В 1937 году, как сообщается в книге историка Евгения Бурдина «Волжская Атлантида», было принято решение перекрыть течение Волги плотиной в Жигулевских горах. Но подготовительные работы прекратились с началом Великой Отечественной войны, хотя к тому времени некоторые объекты уже были построены.

Старт возрождению грандиозной стройки коммунизма был дан в августе 1950 года постановлением Совета министров СССР. Строительство же автогужевой переправы началось спустя три года после этого исторического решения. И спустя тридцать семь лет после того, как в 1916 году открылся железнодорожный мост через Волгу.

СУДОХОДНЫЕ ПРОЛЁТЫ

«Кто из жителей Ульяновска не любовался с Венца чудесным видом волжской долины! Синеющие вдали горы, зеленые луга, окаймленные желтой полоской песка, то голубая, то серебристая Волга, острова, поросшие лесом, прекрасные и в летнем зеленом убранстве, и в осеннем наряде... Эта привычная картина в ближайшем будущем сменится новой, еще более величественной - во всю ширь, по всему раздолью поймы разольются воды Большой Волги. Переведите взгляд на строящийся мост, на желтую подкову дамбы, опоясавшую Заволжский район. Они дают убедительное подтверждение: да, все это будет и скоро. Скоро пароходы будут приставать в местах, куда раньше и в самое разгульное половодье не заходила волжская вода», - живописал корреспондент В. Шкотов в газете «Ульяновская правда» от 31 октября 1954 года.

Строительство моста в это время находилось в самом разгаре. Горожане воочию могли наблюдать, как на глазах меняется Ульяновск.

- Параллельно со строительством автомобильного моста велась реконструкция железнодорожной переправы. Из-за предстоящего повышения уровня воды требовалось поднять на 8,5 метра пролетные строения моста, нарастить кладку опор. Для этого использовались массивные пятитонные блоки. Кроме того, необходимо было соорудить новые подъезды к мосту, поднять дорожное полотно, укрепить откосы, улучшить дренажную систему, - рассказал Андрей Пашкин.

Общие площади мощения откосов насыпи и земляных работ составили, соответственно, 206 тысяч квадратных метров и 270 тысяч кубометров.

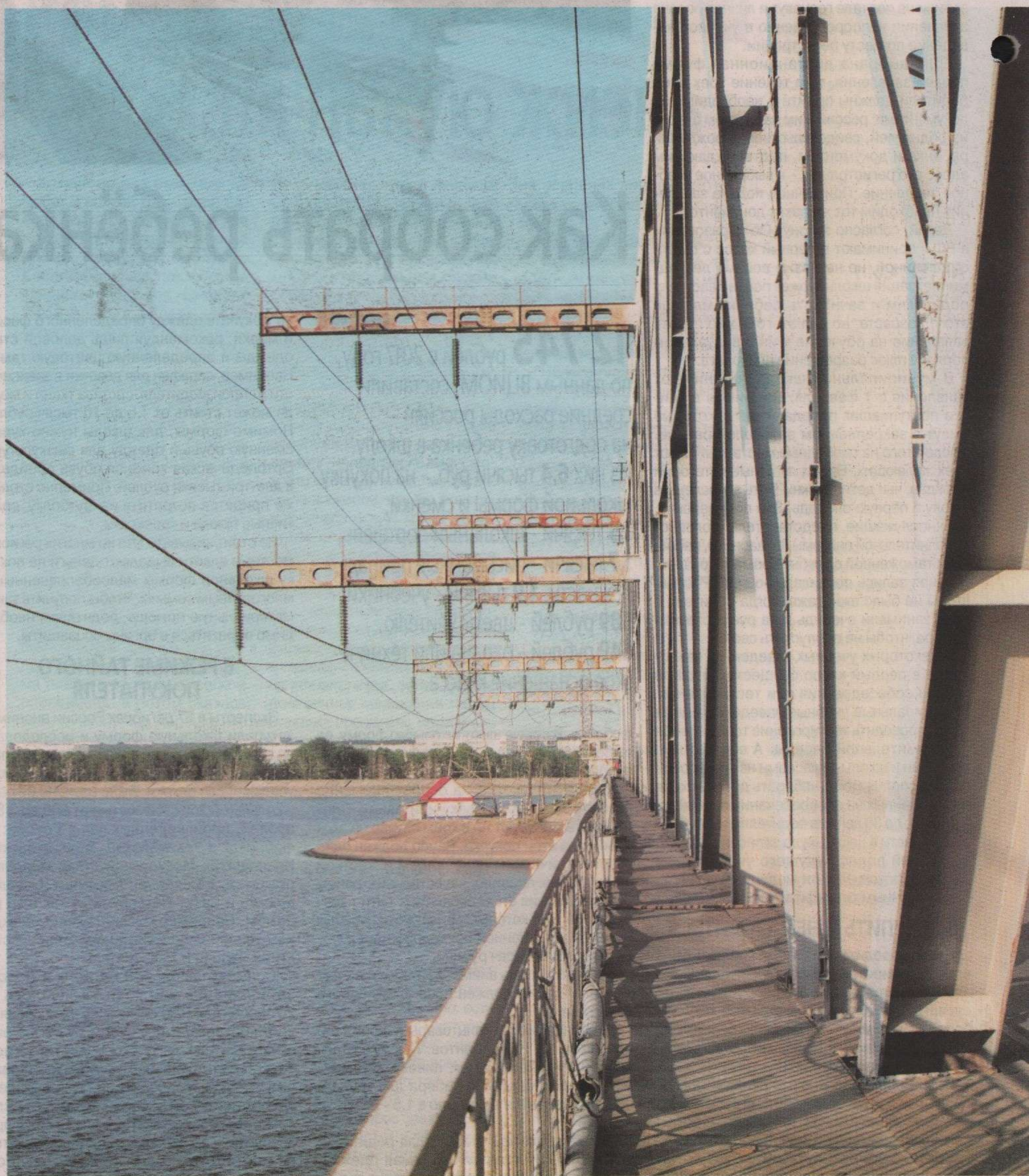
«Подъем пролетных строений ряда железнодорожных мостов производили с использованием ледорезных частей существовавших опор,



■ Открытие автогужевого моста через р. Волга. 10 августа 1958 г.



Юбилей двойного моста





на которые переводилось движение поездов на время наращивания основных частей опор. Этот способ производства работ позволил на одних опорах моста у Ульяновска создать рядом со старым железнодорожным мостом новый автомобильный», - пишет в своей книге Евгений Бурдин.

Все самые сложные работы выполняли мостоотряд № 3 (начальник И.И. Гордон), мостопоезд № 450, СМП-158 и ССМУ гидромеханизации. В мостоотряде работало около тысячи человек, но предприятие испытывало дефицит кадров из-за постоянной текучки. Не хватало и специалистов. Но тем не менее все работы удалось завершить в срок.

УКРЕПЛЁННЫЙ БЕРЕГ

Еще одним глобальным изменением, не считая появления автомобильной дороги, стало то, что не все пролеты моста стали судоходными. Если прежде корабли могли проходить где им вздумается, то с 1958 года судоходными стали только второй и третий пролеты от правого берега. В 1983 году это послужило причиной большой трагедии, когда теплоход «Александр Суворов» на полном ходу врезался в несудоходный пролет моста.

Кстати, проходящие в области работы были связаны не с одними мостами. Большое внимание уделялось инженерной защите областного центра, а также Мелекесса и Сенгилея. Стоимость только этих работ составила 2,9 миллиона рублей - гигантскую по тем временам сумму. Самое интересное, что инженерные работы по укреплению берегов не закончились в 1958 году, а продолжались до 1963 года.

Как пишет Евгений Бурдин, инженерная защита Ульяновска проводилась в основном по правому обрывистому берегу Волги на протяжении более 10 километров. Это было связано с возможностью оползней, а кроме того, по предварительным расчетам, ветровая волна на водохранилище в этом районе в будущем могла достигать высоты более двух метров и интенсивно разрушать крутой берег. Поэтому были уложены мощные железобетонные плиты, сооружены глубокий дренаж протяженностью около 8 километров для снижения уровня грунтовых вод и наносные станции.

ДО САМОГО ПОСЛЕДНЕГО ДНЯ

И вот настал праздничный день. Открытие моста было намечено на 10 утра 10 августа 1958 года. Но уже за несколько часов, как свидетельствовал корреспондент «Ульяновской правды» В. Штоков, люди начали собираться на спуске Степана Разина. Открытие моста было приурочено к всенародному празднику - Дню строителя.

«На старой дороге, которая ранее вела на пристань, выстроился ряд комфортабельных автобусов. Отсюда к мосту идет новое, только что законченное асфальтированное шоссе. На развилке дорог и собрались на митинг сотни празднично одетых людей. Здесь и герои праздника - строители моста. Ветер колышет алое полотнище, перекинувшееся через дорогу: «Слава КПСС!». Грузовик, обтянутый красным, украшенный флагами, становится импровизированной трибуной», - описывает праздник его очевидец-корреспондент.

С трибуны выступали с речами секретарь обкома Владимир Васильев, председатель горисполкома Виктор Праведнов и мостостроители. Что удивительно, но на открытии такого важного объекта не было первого секретаря Ульяновского обкома Ивана Яковлева.

- Строительство моста велось практически до самого его открытия. У нас в архиве есть письмо от 4 июля 1958 года министра путей сообщения СССР Бориса Бещева первому секретарю Ульяновского обкома, в котором сообщается, что на просьбу увеличения финансирования строительства моста выделяется дополнительно 7 миллионов рублей. Кроме того, Уфимской железной дорогой будет увеличено ассигнование на укрепление земляного полотна косогора и моста. А ведь до пуска автомобильного движения оставалось чуть больше месяца, - рассказал Андрей Пашкин.

Но все удалось успеть. И вот перерезана красная ленточка, и по мосту пошли автомобили. В первых автобусах ехали строители моста. Ведь по праву это был их праздник. А служит их детище ульяновцам и гостям города вот уже шестьдесят лет верой и правдой.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Ходить пешком или ездить на велосипеде по старому автомобильному мосту строго запрещено. В отличие от нового Президентского моста, где велосипедное движение разрешено. А вот, например, по Саратовскому мосту через Волгу, открытому чуть позже нашего, в 1965 году, можно ходить пешком. Для этого обустроены специальные пешеходные дорожки, по одной из которых можно даже спуститься на городской пляж. Его длина составляет 2,8 километра - на 700 метров больше Императорского, так что за час вполне можно его преодолеть.

ЦИФРА

Всего же в зону водохранилища попали **30** километров железных дорог с мостовыми переходами у Ульяновска и Казани и **590** километров автодорог.

КСТАТИ

Последний капитальный ремонт Императорского моста завершился в 2010 году. А начался в 2003 году и продлился долгих семь лет. Проведение ремонтных работ не мешало движению транспорта. Оно не перекрывалось на время реконструкции моста. К слову, тогда же были окончательно устранены все революционные конструкции железнодорожного моста.

