



Фото Натальи Аргушиной

Мы нам,

мы новый мост построим!

На симбирских причалах

В старинных путеводителях писали, что симбирские виды с Венца на Волгу не уступают по красоте знаменитым европейским курортам. Особенно хороша река была в период навигации. Открывали её катера-буксиры, тащившие баржи. Другие катера толкали плоты вниз по Волге. С мая-месяца тишину речных далей оглашали трубные звуки белоснежных красавцев – флагманов пароходных компаний. Отставные лоцманы и речники без бинокля определяли: это пароход компании «Самолёт», а это – «Кавказ и Меркурий». А любознательной публике вспоминались строки «Фрегата «Паллады» И.А. Гончарова, и кто-то уже спешил к волжским причалам вкусить прелесть речного путешествия – не ехать же за тридевять земель в Петербург и бороздить на кораблях в бурю-непогоду океанские просторы! На дебаркадерах объявления: «вниз по Волге билет первого класса до Астрахани – 50 руб., второго класса – 30 рублей». Такую роскошь могут позволить себе лишь состоятельные. Новейшие пароходы могли делать от 13 до 15 вёрст в час. В страду на симбирских пристанях столпотворение. Вниз, на Самару и Саратов, отправляется рабочая сила. Крупные помещичьи

экономии требуют в уборочную пору сезонных работников-батраков. У лоцманов и кормщиков на пристанях свои заботы – справиться об уровне реки в водомерной службе. В засушливые годы даже в самом фарватере пароходы, бывало, садились на мели на так называемых россыпях, которые намывались течением. А когда проходили под волжскими мостами, капитан брал руль в свои руки.

Из кают первого класса можно наблюдать местные красоты Жигулей и обширные поля графа Орлова-Давыдова. За живописными Сенгилеевскими горами начинались Жигули – истинная жемчужина нашего края. В Сызрани путешественников ожидало ещё одно чудо – Александровский мост, перекинувшийся через Волгу, рукотворное инженерное сооружение, детище известного мостостроителя Белелюбского. А по берегам вплоть до середины 1870-х годов работали бурлацкие артели. Если баржа покрупнее, то тянут её по полсотни мужиков-оборванцев. Знатоки на палубе поясняют: вниз по реке за сутки бурлаки делают по 70 вёрст, вверх – не более 10-15. Волга – рабочая река.

Завсегдатаи купеческого общества подчёркивают, знаменитый симбирский автор Гончаров – из нашего «купеческого» сословия. Своих наследников

Думаете, речь пойдёт о нашем ульяновском долгострое, за установкой каждого пролёта которого, затаив дыхание, следит весь Ульяновск? Нет. Статья посвящена его предшественнику – мосту, который с 1916 года соединяет два берега нашего города и до сих пор исправно служит людям. После его появления Симбирская губерния получила уже второй железнодорожный мост через Волгу на своей территории. Первый – Александровский в Сызрани – соединил общую сеть железных дорог с Заволжьем и Сибирью ещё в 1880 году.





Вниз до Астрахани за груз за 300 вёрст берут всего одну копейку, вверх по реке цены чуть повыше. С симбирских пристаней отправляют с весны до поздней осени всё то, что производит сельский хозяин – зерно, муку, спирт, породистых лошадей с 11 конных заводов, изделия ремесла и, конечно, продукцию 17 суконных фабрик губернии. Открывались и новые дела – производство асфальта и гудрона в Жигулях, которые доставлялись в обе столицы. В Сенгилеевских горах задумали строить цементно-бетонный завод. Ну, а самарцы и саратовцы додумались грузить в заполненные водой трюмы волжский деликатес – красную рыбу с низовьев: осетров, стерлядь, белугу и даже сомов по Мариинской системе каналов прямо на стол привередливому петербуржцу. К симбирским пяти причалам у каждой пароходной кампании своя остановка: подплывают нобелевские баржи с керосином. По завершению навигации в купеческом обществе подводятся общий баланс. Со всех 27 пристаней губернии товаров вывезли на сумму около 20 млн. рублей, и почти половина грузов отправлена с причалов Симбирска.

Но вот в начале XX столетия самарцы и мелекесцы решили по-

строить железнодорожную ветку до симбирских заволжских причалов. В Симбирском биржевом комитете решили принять участие в строительстве этой линии. А после соединения Мелекесского подъездного пути с Волго-Бугульминской железной дорогой симбирские деловые люди стали прорабатывать вопрос о возможном соединении двух железнодорожных веток: Московско-Казанской и Волго-Бугульминской. Сначала встал вопрос о возможности создания парома через Волгу. Не построишь парома – конкуренты обскочут. Но затем возникла идея о соединении двух берегов железнодорожным мостом. Городских думцев поддержал глава города Л.И. Афанасьев.

Крупнейший в Европе

Морозным днём 14 января 1910 года зал заседания гордумы был переполнен. С докладом по вопросу о сооружении моста через Волгу выступал бывший городской глава, а ныне купеческий староста Михаил Волков. После бурного обсуждения по докладу гласных Волкова и Голубкова было принято решение ходатайствовать о строительстве железнодорожного моста – мосту быть. 17 июня гордума

направила уполномоченных во главе с Волковым в Петербург, в МПС. Одновременно думцы создали железнодорожную комиссию, в состав которой вошли депутаты Покровский, Малиновский и Голубков. В сентябре 1910 года во время визита в Симбирск П. Столыпина, совершавшего поездку по Волге, гласные гордумы получили «добро» на сооружение мостового перехода. По докладу министра путей сообщения Николай II повелел внести в устав Волго-Бугульминской железной дороги новый пункт: «Общество обязывается построить железнодорожный мост через Волгу в пределах Симбирска». Все газеты России комментировали это решение: «Это будет крупнейший железнодорожный мост Европы», а кое-кто из газетчиков сравнивал его с сооружением Транссибирской магистрали. С этого же 1912 года на Покровской улице в доме Бычковой появилось отделение ВБЖД под названием «Управление по сооружениям новых линий дороги и моста через Волгу».

21 февраля 1913 года состоялась торжественная закладка будущего моста через Волгу. Поскольку тогда вся Россия праздновала 300-летие дома Романовых, мост решили назвать в честь царствующей династии. В мае-месяце в Симбирск прибыла правительственная комиссия, в составе которой был председатель правления Волго-Бугульминской железной дороги князь Долгорукий, заведующий постройкой моста инженер Цишевский и профессор геологии Павлов. Государственный инспектор И. Григорович, подводя итог обсуждения вопроса о сооружении моста, утвердил план работ. Согласно графику пробное движение по мосту должно было начаться в декабре 1915 года, а окончательно завершить работы планировалось к марту 1916-го. На стройку века стали съезжаться чуть ли не со всей страны. В разгар работ в штатном расписании Управления по сооружению моста числилось около 4 000 человек. Заказы на крупнейшую стройку России размещались по всей империи. Основные металлические конструкции подрядчики разместили на Юзовском заводе в Донбассе, а стройматериалы поступали в город из Бреста, с Урала. Железнодорожное оборудование разместили на Харьковском, Московском и Петербургском



Пожар на строящемся железнодорожном мосту через Волгу. 1914 г.

заводах. Самым сложным было возведение опор моста – их делали под водой с помощью кессонов, в которые по графику спускались рабочие. Для обеспечения стройки материалами закупили три больших паровоза и 80 товарных вагонов. Рабочих к поднимающимся из-под воды опорам подвозил специальный катер. Хроника работ фиксировала: только для строительства опор требовалось 20 000 кубометров камня. С утра до вечера вдоль опор моста и водружённых пролётов от левого к правому берегу курсировал закупленный компанией пароход «Моряк», доставляя для монтажников нужные материалы. Все подрядные работы на стройке были поручены предпринимателям Дейчману и Штамми. После того, как пролёты по Волге доставлены на стройку, их установили на опоры. Электросварки в то время не было, и вся конструкция укреплялась с помощью заклёпок. Их было более 1 000. К октябрю 1914 года монтажники собрали 7 пролётов, а в 1915 – с января по март – установили ещё три. Стоимость работ постоянно росла. Согласно предварительной смете строительство должно было обойтись суммой более 15 млн. рублей. Закупка только одних рельсов в Донбассе потребовала 176 тыс. рублей.

Злой рок преследовал мостостроителей, возводивших железнодорожный мостовой переход. Казалось, природа выступала против этого грандиозного строительства, но ни пожар, ни оползень не смогли остановить начавшихся работ. Списали 2 млн. убытков на пожар деревянных сооружений. Осенью 1916 года над Волгой бушевали сильные ветры. Неподдалёку от возведённых пролетов – плохая примета – потерпел аварию один из флагманов Волжского пароходства «Михаил Романов», но военное ведомство требовало ускорить строительство моста, имевшего стратегическое значение, – шла мировая война.

Руководители кампании прикидывали, что в смету на строительство они никак не укладываются. На возведение одной только насыпи потребовалось производство работ на сумму 2,6 млн. руб. В ходе проверки проведения работ главный инспектор обнаружил серьёзное злоупотребление подрядчиков.

Семафор открыт

Сроки открытия моста несколько раз уже переносились, но 5 октября 1916 года это событие всё же наступило. Во временном павильоне на углу Петропавловского спуска прошло торжественное богослужение. После выступления губернатора А.С. Ключарёва глава города Л.И. Афанасьев произнёс речь. Наконец-то сбылась его мечта о покорении Волги и соединении магистральной линии губернского центра с Заволжьем, Уралом и Сибирью, и долгодолго старожилы вспоминали его пророческие слова: «Остаётся третья мечта, чтобы город стал крупным железнодорожным узлом, связавшим Симбирск не только с Москвой и Петербургом, но и с Калькуттой и Парижем».

И вот, наконец, наступил этот торжественный момент: машинист дал свисток, праздничный поезд отправился со станции «Симбирск-2» по направлению к первому пролёту моста. Инженер в первом вагоне давал пассажирам пояснения. Он сообщил, что мост имеет общую длину 12 вёрст. Он пояснил почётным пассажирам, что это крупнейший железнодорожный мост Европы, автор его Н.А. Белелюбский, профессор, проектировавший более ста мостов в России. А у временного причала под мостом всех приглашённых на торжества ожидал пароход для прогулки.

Присутствующие на церемонии соседи-самарцы восхищались грандиозным сооружением, но сообщили

строителям о том, что в их обществе уже созрела идея не менее грандиозного проекта – перекрыть Волгу плотиной в узком месте в Жигулях.

Мост открыли, но комиссия из Петербурга обнаружила массу недоделок. Сроки их исправления тоже неоднократно переносились. Между тем правление Волго-Бугульминской дороги на февраль 1917 года заказало пригласительные билеты. В Москве уже были заказаны несколько медных памятных досок с фамилиями организаторов строительства и инженерно-технического персонала. Над въездом в первый пролёт должен был быть укреплен российский герб – двуглавый державный орёл, а чуть ниже для потомков должна была быть установлена памятная доска «Императорский Его Величества Николая II». Всем приглашённым на строительство моста планировали вручить альбомы, изготовленные в товариществе «Образование в Москве» с фотографиями всех этапов строительства. И вдруг в марте 1917 года до Симбирска наконец дошло известие о свержении самодержавия, и комиссар Временного правительства отменил все предполагаемые торжества. В июне 1917 года работала приёмная комиссия по передаче моста железной дороге. Новый главный инженер дороги Н. Гаевский постановил открыть регулярное движение от станции Киндяковка до Мелекесса в августе-месяце.

Вскоре в Симбирск началось паломничество: все хотели полюбоваться металлическим красавцем – мостом Свободы, как его стали называть после февральской революции 1917 года. Говорят, что именитых гостей сопровождал на Венец сам городской голова Леонид Иванович Афанасьев, одновременно заместитель председателя комиссии по сооружению Дома-памятника Гончарова, с балкона которого открывался прекрасный вид на волжские просторы и новый мост.

Владимир Радаев



Пролёт ж/д моста через Волгу.
1914-15 гг.