

Не стать Иванами, не помнящими моста

В Ярославле завершается конструкция старинного железнодорожного моста через Волгу. Мост был построен в 1910 – 1913 годах под руководством инженера С. И. Ольшевского. Примерно через месяц планируется заменить последнюю его ферму. Ярославский государственный историко-архитектурный музей-заповедник, общественная организация «Петролавловская слобода» и региональное агентство творческих инициатив выступили с предложением сохранить последний пролет в качестве музейного экспоната.

Еще несколько лет назад работники Ярославской дистанции пути, начиная демонтаж первого пролета, мечтательно говорили: «Эту славную машину не в металлолом сдавать надо, а музеем сделать. Сколько на ней следов былого!..»

Словам железнодорожников я, признаюсь, тогда не придал значения. Мол, малость преувеличивают люди, вся жизнь которых связана с мостами. Сейчас же, побывав на пролете, который можно назвать «последним из могикан», понял: а ведь правы были тогда путейцы!

Их мнение разделяет заслуженный архитектор России, ведущий архитектор ОАО «Ярреставрация» Семен Новиков. Он, признанный авторитет в деле сохранения исторического наследия, надеется, что власть на сей раз не сделает ошибок, допущенных ранее. Но о них – чуть позже. А теперь о том, что я увидел, побывав недавно на мосту.

...Когда заходишь на него со стороны правого волжского берега, невольно обращаешь внимание на высокий фронтон, где указаны годы строительства: 1910 – 1913 (на снимке). Но почему в первой дате одна из прочных металлических цифр – единица – расколота пополам? А вторая дата окружена множеством каких-то отверстий. Фотоаппарат с мощным объективом позволяет разглядеть отверстия – это следы от пуль. Столь глубокие «ранения» на металле не скрыла даже окраска моста, проводимая регулярно, каждые пять лет.

Идя по мосту, невольно замечаю, что на некоторых его фермах, имеющих толщину металла до десяти миллиметров, есть



Фото Владимира ФИНОГЕНОВА.

даже сквозные пробоины. Скорее всего, это последствия сражений, проходивших в Ярославле во время мятежа в июле 1918 года. Тогда в городе более двух недель шли ожесточенные бои. А самыми обстреливаемыми из пяти основных железнодорожных пролетов оказались крайние – первый и пятый, которому осталось быть на своем месте лишь несколько недель.

Другая жутковатая особенность – следы от пуль находят на металлических фермах примерно на одной высоте – чуть выше человеческого роста. Холодок пробегает по спине, когда понимаешь, что летевшие ниже пули попадали в находившихся на мосту людей...

В годы Великой Отечественной железнодорожная переправа имела стратегическое значение, связывая центр страны с востоком и севером. Поэтому за годы войны ее атаковали сотни фашистских бомбардировщиков.

Однако наша противовоздушная оборона не позволила им вывести мост из строя.

За рубежом, на который у нас теперь так любят ссылаться и равняться, мосты берегут и лелеют. Это проявляется даже в славящихся своей сверхпрагматичностью США. Так, в городе Литл-Рок (штат Арканзас) сохраняют подъемный железнодорожный мост, хотя стальная магистраль, которую он обслуживал, уже давно не существует.

К счастью, примеры бережного отношения к металлическим «старичкам», отслужившим положенный им вековой срок, есть и в нашем Отечестве. Например, в Новосибирске основным историческим элементом парка «Городское начало» стал пролет первого моста через реку Обь, построенного более ста лет назад. Инициаторы установки в парке необычного памятника –



местные ученые, профессора Г. Власов, А. Дюник и К. Коржавин. Их поддержали мэрия города, руководство предприятий, архитекторы. К 110-летию Новосибирска, отмечавшемуся в 2003 году, мостовой пролет реконструировали, отполировали и покрасили. В ближайшее время на нем установят еще один исторический экспонат – старинный паровоз.

В Ярославле же уникальное материальное свидетельство эпохи может бесследно исчезнуть. Семен Евгеньевич Новиков с горечью рассказал, как на