

ЦАРСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

Регулярное движение по Транссибирской магистрали, связывающей Санкт-Петербург и Владивосток, было установлено уже в 1903 году. Общая протяжённость железной дороги составила 9288 километров и позволяла практически без пересадки проехать через весь континент — от Атлантики до Тихого океана.

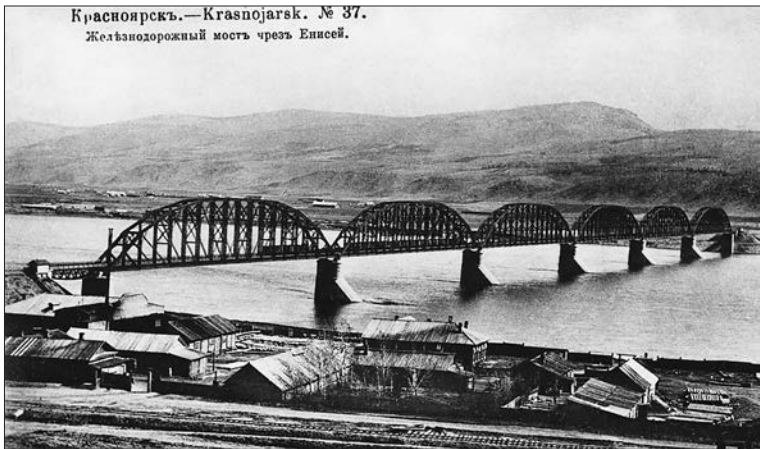
На своём пути магистраль, без всяких паромных переправ, пересекает сотни рек и речушек. Шестнадцать из них — крупнейшие реки планеты, такие как Волга, Кама, Обь, Иртыш, Енисей, Амур, и это только самые крупные.

Через эти реки были сооружены мосты. Некоторые настолько величественны и грандиозны, что поистине являются шедеврами не только отечественного, но и мирового мостостроения.

Мост через Амур длиной 2568 метров, состоящий из восемнадцати пролётов по сто двадцать семь метров каждый, в то время считался вершиной полёта инженерной мысли и просто поражал воображение. Его, к сожалению, уже нет, демонтировали в 1999 году. Вместо него стоит новый; правда, он немного длиннее своего предшественника, зато одновременно является и железнодорожным, и автомобильным мостом через Амур.

Мост в городе Красноярске, прозванный в народе Царским, был демонтирован совсем недавно, в 2007 году. Построили его ещё в девятнадцатом веке, а демонтировали в двадцать первом.

Строительство красноярского моста началось в 1896 году. Уже сам проект моста через Енисей просто ошеломлял специалистов новизной технических решений и смелыми, даже запредельными, экспериментальными новациями. Например, длина пролёта моста предполагалась сто сорок пять метров, а высота ферм — двадцать метров. Даже Амурский мост со



своими 127-метровыми пролётами казался фантастической, а здесь — сто сорок пять.

Зарубежные специалисты, инженеры-мостостроители, за головы хватались, предрекая такому мосту неминуемый крах ещё при монтаже.

На возведении уникального моста работало около пяти тысяч рабочих, руководил строительством Евгений Карлович Кнорре.

Будучи лично знаком с автором этого уникального проекта, профессором Императорского Московского технического училища Лавром Дмитриевичем Проскураковым, он свято верил в прочность будущего моста.

Даже технология монтажа была новой. Мост, состоящий из множества комплектующих деталей, предполагающих метод клепания, собирался на берегу, а затем уже при помощи специальных приспособлений пролёт надвигался на опоры и крепился на анкерах.

На берегу множество кузен ковали заклёпки и мгновенно, пока они не остыли, крепили и заклёпывали детали моста. Количество заклёпок, использованных на монтаже моста, составило пятнадцать миллионов штук.

Прежде чем сдать уже готовый мост в эксплуатацию, были проведены контрольные испытания. На мост въехали два состава, состоящие из четырёх паровозов и шести вагонов, прицепленных к каждому локомотиву. Вагоны к тому же были загружены рельсами.

Евгений Карлович, невзирая на протесты членов приёмной комиссии, собственной персоной, вместе с машинистом и кочегаром, находился в кабине одного из паровозов.

Говорят, что именно он тогда заявил: «Мост через Енисей мною заложен с запасом прочности в пятьдесят два раза, дабы потомки не сказали обиды мне».

Мост через Енисей стал самым дорогим мостом на протяжении всей Транссибирской магистрали — три миллиона рублей.

В 1900 году на Всемирной выставке в Париже представленный там макет этого моста длиной девять метров получил золотую медаль. При этом даже количество заклёпок на макете соответствовало их количеству на оригинале.

Красноярский мост в книге «Атлас чудес света», изданной в 1991 году в США, называют выдающимся архитектурным сооружением и памятником всех времён и народов, наравне с Кремлём и Петродворцом.

Кстати, макет, изготовленный Евгением Карловичем и его командой, получился самостоятельным шедевром и объектом восхищения. Он пожизненно стал музейным объектом, его можно увидеть и сейчас в выставочном зале Центрального музея железнодорожного транспорта РФ в городе Санкт-Петербурге.

В 2007 году железнодорожный мост перестал существовать. Его демонтировали. Якобы из-за ветхости он угрожал судоходству на Енисее.

Понятно, что мост более ста лет находился в эксплуатации, по нему ежедневно, стуча колёсами, проносились тяжёлые составы с гружёными вагонами. Постоянная вибрация сильно влияла на его техническое состояние.

Но, может, можно было, пустив поезда по новому мосту, отремонтировать Царский и сделать его объектом исторического наследия, катая по нему туристов?

Ведь как-то странно получается: Эйфелева башня в Париже изготовлена и установлена раньше красноярского моста и золото на той же выставке получила на год раньше, но вот стоит же, да ещё в центре города. Как я полагаю, риск её обрушения, как и любого вертикально стоящего сооружения, гораздо выше, чем горизонтального моста над рекой.

Уникальный красавец Царский мост, смонтированный ещё в девятнадцатом веке, отмеченный в 1900 году на Парижской выставке золотой медалью, разобран и сдан в металлолом.

Удалось сохранить только небольшой кусочек исторического моста, точнее, только его фрагмент, который железнодорожники сохранили и сделали экспонатом своего музея под открытым небом на правом берегу Енисея.

Теперь моста нет. Остался на берегу Енисея только сиротливый его фрагмент, уже заросший тальником, фотографии да воспоминания тех, кто ещё помнит Царский мост.

Об авторе:

Владимир Дмитриевич ОКороков — автор семи книг в электронном и бумажном вариантах. Член Русского географического общества. Печатается на сайтах «Проза.ру», «Яндекс.Дзен».

