

РАЗДЕЛ 2.6. «МОСТЫ г. КОВРОВА»

Глава 2.6.1. «Красный мост»	(1862 – 2016...)
Глава 2.6.2. Мост через Клязьму (...1900 – 2016...)	
Глава 2.6.3. Павловский мост (...1900 – 2016...)	
Глава 2.6.4. Пешеходный мост (...1900 – 2016...)	

ГЛАВА 2.6.1. «КРАСНЫЙ МОСТ» (1862 – 2018... гг.)

*«Когда-то «кружила» около Слободки Клязьма. Русло реки выпрямили, перекрыв старое. Произошло это в 1868-1871 гг., во время строительства нового железнодорожного моста через Клязьму. Первый железнодорожный мост, построенный под руководством французских умельцев, не выдержал весеннего разлива в 1867 г. – рухнул. Пришлось строить новый, в этих целях изменили русло реки. Память об этом факте сохранили улицы с названием **Старка**. И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].*

«Красный мост» или самая крупная катастрофа Коврова.

Едва ли не самая масштабная катастрофа в ковровской истории, ликвидация последствий которой оказалась сравнимой со строительством двух с половиной современных по тому времени заводов, произошла 17 апреля 1867 г., и лишь по счастливой случайности всё обошлось без жертв.

Это не что иное, как авария с железнодорожным мостом через Клязьму, преемник которого известен коренным ковровчанам как «Красный мост».

Во время строительства железной дороги Москва-Нижний Новгород в начале 1860-х гг. на 236-й версте близ станции Ковров-1 был устроен железнодорожный мост через Клязьму о 4 пролётах. Металлическая часть моста состояла из 4 решетчатых ферм, соединенных между собой поперечными балками, продольными и поперечными связями. Устой и быки были сделаны из местного известкового камня. Для защиты железнодорожной колеи около моста от весеннего разлива реки, строители возвели в клязьминской пойме специальные дамбы общей длиной почти в две с половиной версты.

Место для строительства железнодорожного моста через Клязьму было выбрано не совсем удачно, потому что река там часто меняла своё русло и размывала берег. При проведении дороги существовал даже проект устройства железнодорожного пути по левому берегу Клязьмы, оставляя в стороне Ковров, что позволило бы не возводить больших мостов около Коврова и Гороховца. Но, в конце концов, инженеры-проектировщики остановились на ныне существующем варианте маршрута дороги.

Движение по новой магистрали было открыто в августе 1862 г., но ещё весной того года талые воды прорвали дамбу около ковровского железнодорожного моста в районе озёр Подборное и Нерх – бывших заводов реки на её противоположном от Коврова левом берегу. Спешка с введением дороги в строй стала причиной того, что на этих прорывах тогда были устроены два временных объездных моста и всего мостов стало три.

В следующем 1863 г. разлив Клязьмы оказался настолько велик, что железнодорожники опасались, как бы река не изменила своё основное русло, прорвав перемычку между озерами-старицами. Поэтому в том же году дамбу восстановили в прежнем виде, а объездные мосты разобрали.

Прошло несколько лет и, казалось, все волнения строителей остались позади: и мост, и дамба стояли прочно, дорога успешно работала. Но весна 1867 г. стала для них новым и самым тяжким испытанием. 17 апреля того года, когда подъём воды в Клязьме составил 4 метра, река снесла часть правого берега реки чуть выше моста, и стоявшая на берегу водокачка обрушилась в воду. Потом рухнул устой моста со стороны Коврова, после чего обвалилась часть насыпи вместе с первым пролётом. Ещё через 7 дней в Клязьму рухнул и 2-й пролёт моста. Два оставшихся пролета также были ненадёжны.

Лишь по счастливой случайности мост рухнул сам по себе, а не в тот момент, когда по нему проходил пассажирский поезд. Поэтому погибших не было. Зато грохот и гул от рухнувшего берега, водокачки и моста были хорошо слышны в Коврове и в посёлке железнодорожных мастерских. Берег Клязьмы в районе аварии стал местом паломничества ковровчан, специально ходивших посмотреть на рухнувший мост.

Ковровской полиции даже пришлось оцепить этот участок, дабы сдержать напор любопытных. Тогда же полицейские провели ещё одно экстренное мероприятие: они собрали все находившиеся в Коврове крупные лодки, на которых уже в тот же день 17 апреля началась перевозка пассажиров и грузов через Клязьму. Путешественникам теперь приходилось делать пересадку, так поезда из Москвы и Нижнего Новгорода, доходя до Клязьмы у Коврова, обменивались пассажирами и следовали обратно, каждый в свою сторону. Для устройства переправы с Волги специальным поездом привезли более вместительные лодки и опытных перевозчиков. А 1 мая был пущен паром.



Мост через Клязьму у станции Ковров-1 после обрушения двух пролётов (фото мая 1867 г.)
Слева виден временный деревянный мост на плотках, по которому по одному спускают вагоны

Лично прибывший в Ковров министр путей сообщения Павел Петрович Мельников распорядился возобновить движение на дороге в кратчайший срок. Уже к 11 мая железнодорожники соорудили временный деревянный мост на плотках. По такому мосту при помощи лошадей перевозили только вагоны, а тяжёлые паровозы он не мог выдержать. В сутки по плотовому мосту переправлялось до 310 вагонов.

К 8 августа был закончен деревянный объездной восьмипролётный мост для восстановления непрерывного движения, по которому могли проходить составы вместе с паровозами. Но, хотя регулярное сообщение по дороге было налажено, требовалось решить вопрос с постройкой постоянного моста через Клязьму. Задача оказалась доста-

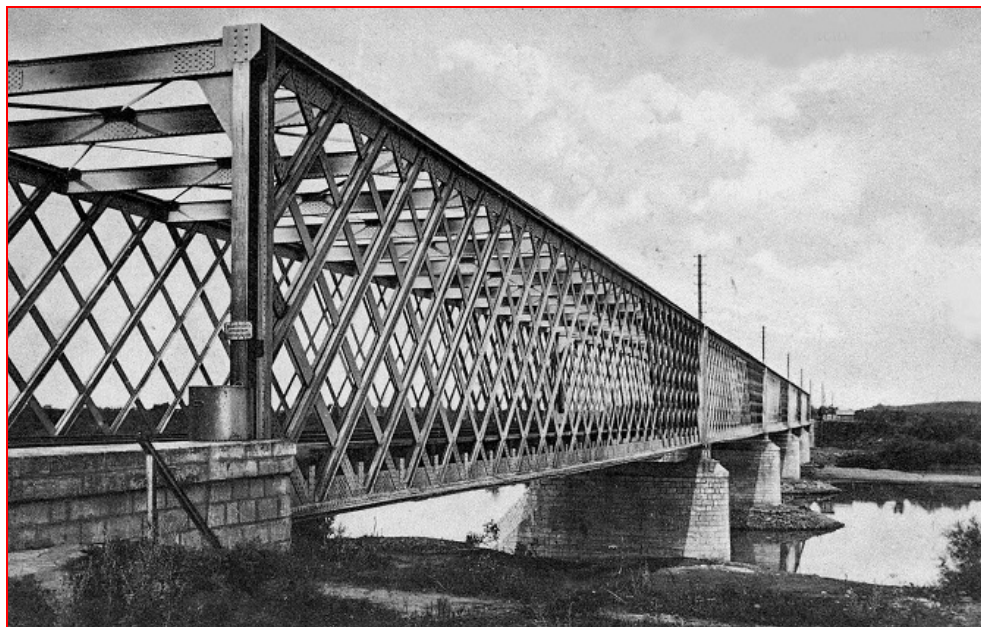
точно сложной, и в её решении участвовали наиболее известные русские специалисты – строители и железнодорожники. Большинство инженеров сходилось во мнении, что разрушенный мост восстанавливать нецелесообразно. Выяснилось, что «при восстановлении моста на прежнем месте правый берег реки может быть вновь подмываем с опасностью для расположенных вблизи мастерских». Причиной же происшедшей аварии стало не доведение фундаментов опор моста до скальных пород и оставление между скалою и кладкою фундамента слоя наносного грунта. Этот слой наносной земли был вымыт усиленным течением реки, после чего опоры моста обрушились.

Существовал вариант устройства искусственного русла Клязьмы через озёра Подборное и Нерх со строительством моста на новом месте. Этот проект требовал минимальных затрат. Но в этом случае русло Клязьмы сильно удалилось бы от Коврова, и городская дума выступила против данного проекта. Вместе с уездным земством ковровское городское общество стало добиваться, чтобы реку повернули как можно ближе к городу. Земля, на которой велось строительство, находилась в ведении ковровских властей, и это решило исход канцелярской битвы. В итоге был утверждён проект, согласно которому новый пятипролетный металлический мост должны были строить на сухом месте, а под ним прорывалось новое русло Клязьмы. На месте же старого моста предполагалось насыпать дамбу.

Новый мост стали строить на сухом месте едва ли не параллельно тогдашнему руслу Клязьмы. Тем временем, привлечённые сравнительно высокой платой, крестьяне сёл и деревень Ковровского уезда при помощи лопат и тачек прокладывали новое русло Клязьмы.

15 марта 1871 г. по новому мосту с разрешения очередного министра путей сообщения графа Владимира Бобринского было открыто движение. Тогда же заполнили водой прорытое в 1868-1870 гг. под мостом новое русло, а прежнее загородили плотиной. Окончательно все работы были закончены весной 1872 г.

С того времени около Коврова Клязьма течёт по вырытому вручную каналу. Её старое русло, перегороженное на месте прежнего рухнувшего моста выложенной камнем дамбой, образовало две заводи – северную и южную старки. Временная перемычка у входа в старое русло была разобрана.



Новый «Красный мост», пущенный в эксплуатацию в 1872 г.

С тех пор уже более 130 лет у Коврова действует искусственный канал, но мало кто знает об этом. Строительство нового моста обошлось в 691 тысячу рублей, устройство нового русла реки – в 270 тысяч рублей, а общая сумма затрат по ликвидации последствий аварии составила 1 миллион 323 тысячи рублей 24 копейки. Для сравнения можно указать, что на строительство и оснащение Ковровских железнодорожных мастерских было израсходовано 523 тысячи 916 рублей. Кстати, в пересчёте на нынеш-

ний курс сумма ликвидаций последствий аварии равнялась примерно 120 миллионам 337 тысячам нынешних долларов США!

По Клязьме в XIX-начале XX веков производилось оживлённое движение лодок, барок, барж, а позже – купеческих буксирных пароходов. Для того, чтобы они в тумане не наскочили на опоры моста, его фермы выкрасили в ярко-красный цвет. Несмотря на то, что позже мост неоднократно перекрашивался, за железнодорожным мостом через Клязьму у Коврова на столетие с третьей утвердилось название «Красный мост».

Ныне нет уже и «Красного моста». Два существующих построены сравнительно в недавнее время. Но название «Красный мост» ковровчане употребляют до сих пор, хотя об аварии почти полуторавековой давности сегодня уже почти никто не помнит.



После катастрофы 1867 г. стратегически важный мост стали охранять, причём часовые там стоят до сих пор. Николай Фролов» [<http://www.ikovrov.ru/>, 20.11.2014].

ГЛАВА 2.6.2. «МОСТ ЧЕРЕЗ КЛЯЗЬМУ» (...1890 – 2018... гг.)

1. Наплавной мост через Клязьму (...1890 – 1926 гг.)
2. Постоянный деревянный мост через Клязьму (123 м) (1926 – 1946 гг.)
3. Новый деревянный мост через Клязьму (319 м) (1946 – 1971 гг.)
4. Железобетонный мост через Клязьму (1970 – 2016... гг.)

* * * * *

1. Наплавной мост через Клязьму (...1890 – 1926 гг.)

«С Ковровом Слободку связывала переправа, состоящая из **наплавного моста** и перевозных судов (паромы, лодки). Содержание переправы с середины XIX века отдавалось с торгов в частные руки. Получивший переправу на откуп отвечал за сохранность моста от разрушений во время ледохода, предстояло заблаговременно сколоть около моста лёд и вывести его при разливе в удобное место, а когда вода вновь войдёт в берега, мост навести. В начале XX века переправа находилась на содержании слободского купца-пароходчика Лабутина... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].

«**Наплавной мост** через Клязьму длиной 123 м стал для слободчан настоящей «дорогой жизни». Находился он немного ниже по реке от нынешнего, ежегодно весной его разбирали и вновь собирали после паводка... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].

* * * * *

2. Постоянный деревянный мост через Клязьму (123 м) (1926 – 1946 гг.)

«В 1926 г. построили постоянный деревянный мост, который после войны заменили новым – длиной 319 м. Работы начались в 1946 г. Строили мост на новом месте – выше по течению реки. Работали на строительстве заключённые, поэтому расположенный неподалёку Спасо-Преображенский собор приспособили под общежитие исправительно-трудовой колонии... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].



Новый понтонный мост через р. Клязьма. 04.09.1936 г.
Фото А.Г. Бутрякова

(фото А.Г.Бутрякова)

3. Новый деревянный мост через Клязьму (319 м) (1946 – 1971 гг.)

«После войны постоянный деревянный мост заменили новым – длиной 319 м.

Работы начались в 1946 г. Строили мост на новом месте – выше по течению реки. Работали на строительстве заключённые, поэтому расположенный неподалёку Спасо-Преображенский собор приспособили под общежитие исправительно-трудовой колонии... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].



«В 1960-е гг., учитывая аварийное состояние моста, приступили к строительству железобетонного, движение по которому открыто с декабря 1970 г. А старый мост летом 1971 г. стал важным съёмочным объектом – в Коврове ставили фильм «Красные пчёлы»... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].



4. Железобетонный мост через Клязьму (1970 – 2018... гг.)

«В 1960-е гг., учитывая аварийное состояние моста, приступили к строительству железобетонного, движение по которому открыто с декабря 1970 г. А старый мост летом 1971 г. стал важным съёмочным объектом – в Коврове ставили фильм «Красные пчёлы»... И.Н.Зудина» [«Муз.сборник №1, 2007].

ГЛАВА 2.6.3. «ПАВЛОВСКИЙ МОСТ»
(...1890 – 2016... гг.)

ГЛАВА 2.6.4. «ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ»
(...1900 – 2016... гг.)