

100 лет Романовскому мосту

166



**Мост
нарекли
Романовским...**

Арсен Маиров

Открытие железнодорожного моста через Волгу в районе посёлка Кабачищи (ныне город Зеленодольск) весной 1913 года очевидец описывал так: «По величине пролётов ферм среди мостов с балочными разрезными фермами мост стал первым не только в России, но и в Европе, и вторым в мире. По случаю такого события ждали многих именитых гостей, ждали и приезда царской семьи. Но прошёл слух, что террористы готовят покушение. И император не приехал. Открытие оказалось тем не менее пышным. Мост нарекли Романовским...».

Осенью 1833 года Пушкин, следуя в Казань, переправлялся здесь на плоту с факелами. Он вмещал одну-две повозки и самих пассажиров. Плоты управлялись подобно венецианским гондолам – одним кормчим. Но на фарватере, где течение было особенно сильным, плот выравнивали и начинали вести за собой две пары вёсельных лодок. Ближе к берегу бросали бурлакам канат, и те уже тащили плот к мосткам. В бурю и сильный дождь не выходили. Путники пережидали в избах, напоминающих станционные. Купеческий товар хранился в огромных амбарах. Весной и осенью – движение вовсе прекращалось. Ждали, когда сойдёт, либо установится крепкий лёд. Санный путь был более быстрым и безопасным. Хотя случались по ночам разломы и в трещину проваливались люди, но, как правило, обходчик выставлял у полыньи вешки, и работники быстро сколачивали настил.

Казань, а вместе с ней и весь Восток оставались на несколько месяцев в году полностью отрезанными от Москвы и Европы. А тот объём товаров, который перевозился на плотах, был недостаточным. Поезда ожидали около недели, когда их загрузят, чтобы ехать в Москву. Купцы несли убытки. Из-за стихийных бедствий многие из них банкротились.

Казанское купечество жаловалось в Министерство финансов и путей сообщения: «Мануфактуристам, галан-

терейщикам, бакалейщикам нанесён удар, от которого многим из них оправиться будет нелегко. Весь строй их торговли нарушен. Выписанные ими сезонные товары (зимние к Рождеству) и застрявшие в пути должны оставаться до будущего года; они потеряли свою свежесть, мануфактурные выйдут из моды, так что их, быть может, придётся сбывать за полцены. Гастрономические товары перепортились, виноградные вина и минеральные воды, несомненно, придут в негодность от морозов. Благодаря оттепели, рыба и продукты животноводства начали портиться там и издавать зловоние, так что некоторые из подобных грузов подвергались сжиганию, чтобы предотвратить отравление воздуха».

Таких жалоб накопилось много. И, наконец, лёд тронулся. Было решено возводить мост!

Общество Московско-Казанской железной дороги должно было построить без промедления переход над Волгой или же тоннель под ней. Казалось бы, что всем от этого выгода, однако... Переправа через Волгу «по старинке» была поистине «золотой», в этом-то вся и заваyka.

И только вмешательство царя Николая II приблизило час открытия моста! В 1902 году последовало высочайшее повеление императора приступить к сооружению железнодорожной линии от Москвы до Казани через Арзамас, с устройством моста через Волгу.

Поступило 11 проектов. Остановились на варианте, который предлагал профессор Петербургского института путей сообщения Николай Белелюбский. Этот мост стал его лебединой песней! Красивый, парящий над водой, длиной в 700 сажен. Стоимость – 9,5 млн. рублей. Подрядчиком стала австрийская фирма «Тамми и Дейчман».

И ранней весной 1911 года началось столпотворение, сравнимое разве что с возведением пирамид в Гизе. Прослышав о гигантском строительстве, сюда хлынули толпы со всей России. Селились они в Кабачищах, где находилась

контора по найму рабочих. Небольшой посёлок в миг превратился в город «на скорую руку», похожий на американские поселения времён «Золотой лихорадки». Койко-место, продукты, услуги... – по спекулятивной цене. Бесплатно – болезни, вши, удобства за кустиком, полная антисанитария, криминал и растущее кладбище на берегу! Хотя последнее «удовольствие» не за просто так.

Состоялся молебен. Преосвященный Михаил, епископ Чебоксарский в окружении свияжского духовенства говорил нараспев о значении моста для экономического развития и расцвета края. Затем председатель правления Московско-Казанской железной дороги фон Мекк пригласил высоких гостей к шатру, увитому живыми гирляндами из цветов и винограда. Шампанское лилось рекой, в серебряном блюде «плавала» белуга. Московские кондитеры соорудили модель моста из вафель, бизе и шоколада с фруктами.

Рабочие в ожидании подарков толпились вдоль дороги. Гости, проезжая, осыпали их медью, только и всего. Да ещё сердобольные свияжские купцы, выкатили народу пять бочек неочищенной водки. Вот, спасибо!

Работа была непосильной, крепкие деревенские ребята валились с ног через пять-шесть часов. Силёнок хватало на месяц, не больше. Но работодателя это мало волновало. Очередь из желающих заменить «павших» не уменьшалась. Жили рабочие в бараках по сто человек с земляным полом, хлебали из общего котла, где готовили один и тот же суп из капусты, картошки и протухшего мяса. А больница была рассчитана всего на 15 человек.

Вскоре погоня за прибылью и пренебрежение правилами техники без-

опасности обернулась трагедией. 22 ноября, вечером, в тот момент, когда по санному пути прибыла вторая смена, а дневная ещё не ушла, лёд вдруг дал трещину. Поехали опоры, и леса с людьми рухнули в ледяную воду. Сильное течение сразу же уносило несчастных прямо под лёд. Утопленники всплыли только весной вблизи Казани. Число погибших определить так и не удалось, ведь неквалифицированных рабочих устраивали без паспортов. Администрация была больше обеспокоена потерей строительных материалов, которые ушли на дно. Наняли водолазов. Исследовав дно, те сообщили ужасные подробности. Внизу, из-под мешков с цементом, ящиков с клёпками и гвоздями, листов железа, торчат руки и ноги. А некоторые утопленники стоят, придавленные камнями, во весь рост и «машут руками». Это было настоящее подводное кладбище!

Но, даже просочившись в печать, новость эта никого особо не опечалила. Так как всё, что построено на Руси со времён Петра, безжалостно и беспмятно стоит на костях простого народа. Дамбы, дороги, каналы, города... Погоревали да забыли!

Вскоре новый мост раскинул свои железные крылья над великой Волгой. 26 марта 1910 года Николай II повелел именовать его Романовским. Опять позвали попа, накрыли стол. Выпили, даже не помянув погибших строителей, и под оркестр пустили первый состав, который дал протяжный гудок и быстро перелетел через широкую реку. И Казань, а вместе с ней и всё Поволжье, стала ещё ближе к Москве и Европе. Сегодня, чтобы достичь столицы России надо провести ночь в пути, а вскоре, когда пустят скоростные поезда, – и всего-то часов шесть!

