

Амурское чудо Транссиба

05.10.2016 Биробиджанер Штерн № 39 (14509)



Фото: dkphoto.livejournal.com и dvzd.rzd.ru

Ровно сто лет назад, 5 октября 1916 года, был сдан в эксплуатацию железнодорожный мост через Амур у г. Хабаровска.

Это грандиозное инженерное сооружение стало замыкающим звеном Великого Сибирского железнодорожного пути, позже переименованного в Транссибирскую магистраль. С пуском моста открылось сквозное движение по самой протяженной в мире магистрали, которое связало Дальний Восток с Европейской Россией.

Момент сдачи моста в эксплуатацию был подробно описан в газете «Приамурские ведомости» 8 октября 1916 года. Ниже предлагается часть текста этого репортажа.

«5 октября, в высокаторжественный день именин его Императорского величества наследника Алексея Николаевича, состоялось торжество освящения и открытия для постоянного движения железнодорожного моста через реку Амур близ г. Хабаровска, названного в честь наследника Алексеевским. В час дня от вокзала на ст. Хабаровск отошел к мосту специальный поезд с начальствующими лицами во главе с главным начальником края Н. Гондатти, представителями духовенства во главе с архиепископом Евсевием и епископом Евгением, инженерами-строителями, представителями от городского самоуправления и прочими приглашенными на торжество... На открытие моста пришли тысячи хабаровчан. Публика направилась к выходу на мост и живописно расположилась на соседних холмах.

Торжественное молебствие с водоосвящением было совершено на особо устроенном помосте...

После богослужения была совершена церемония прибытия к мосту металлической доски с соответствующей надписью и разрезание ленты, преграждающей вход на мост. Ее превосходительство супруга Приамурского генерал-губернатора Маргарита Мечиславовна Гондатти изволила перерезать ленту, оба конца которой, вздрогнув, упали вниз, и вслед за ними опустился один конец флага, прикрывавшего наверху моста надпись: «Мост наследника цесаревича Алексея Николаевича». Текст надписи на металлической доске: «Мост наследника цесаревича Алексея Николаевича через реку Амур сооружен в царствование его Императорского величества Государя Николая II в лето от Рождества Христова 1913-1916 гг.»

Эта памятная доска, к сожалению, давно бесследно исчезла...

Проект получил золотую медаль

Торжественная церемония сдачи моста явилась завершением многолетней истории создания этого уникального объекта, равного которому на тот момент ничего похожего не существовало. Не случайно ему было присвоено название «чудо-мост». Автором этого шедевра русской инженерной мысли был Лавр Дмитриевич Проскуряков. Его проект получил золотую медаль на международной выставке в Париже. Именно он реализовал идею возведения амурского моста, которая зародилась задолго до ее логического завершения. Как это было, описано в документальном сборнике «Дальневосточная магистраль России», изданном в Хабаровске в 1997 году.

В статье «Амурский мост» руководитель музея истории Дальневосточной железной дороги В.Буркова пишет: «Вопрос необходимости моста ставился давно, и первые изыскания были произведены еще в 1895 году. Однако постройка Китайско-Восточной железной дороги надолго отодвинула идею строительства моста. Вторичные изыскания производились в 1906 году, когда печальные итоги Русско-японской войны убедительно доказали необходимость постройки дороги от Сретенска в Забайкальском крае до Хабаровска. Одним из самых активных сторонников сооружения моста выступил Приамурский губернатор Н.Л. Гондатти, человек большой эрудиции и незаурядных способностей. Он отлично понимал, какое огромное значение для Дальнего Востока в целом будут иметь хорошо налаженные пути сообщения. С 1906 года изыскания моста почти не прерывались вплоть до окончательного выбора направления. В течение этого времени было представлено много проектов моста и даже тоннеля под Амуром. Самым подходящим был признан проект, «привязанный» к северной окраине Хабаровска. Изыскание мостового перехода через Амур возглавил инженер **В.О. Вяземский**, сын первостроителя нынешней Дальневосточной железной дороги **О.П. Вяземского**. Кроме инженера **Л.Д. Проскурякова**, в постройке моста приняли участие инженеры **Б.И. Хлебников**, **В.А. Пинус**, **М.И. Малышев**.

Большое внимание этому объекту магистрали уделял **А.В. Ливеровский**, руководивший строительством Восточного участка Амурской железной дороги. Ему приходилось решать не только технические проблемы, но и колоссальное количество чисто житейских, бытовых вопросов. В сооружении моста принимали участие тысячи человек. Оба берега и острова Амура были усеяны лачугами первостроителей. Работы велись круглосуточно. Берега Амура должна была соединить прочная конструкция из металла и бетона длиной почти 2600 метров и полной высотой 64 метра. На строительство моста было

израсходовано 17 800 тонн металла. В то время это был самый крупный мостовой переход в восточном полушарии.

Металлические фермы изготавливались в Варшаве – акционерным обществом машиностроительного и чугунолитейного завода «К. Рудзкий и Ко». В разобранном виде они доставлялись сначала в Одессу, затем морским путем – во Владивосток. Здесь их перегружали на железнодорожные платформы и везли в Хабаровск. Гранит для опор моста получали из Корфовского карьера и Забеловского, расположенного на берегу Амура выше Хабаровска, а также из базальтового карьера на реке Тунгуске.

Планный срок ввода в эксплуатацию моста был определен на 1 октября 1915 года, т.е. на все строительство отпускалось два года и два месяца. Мост был бы, вероятно, сдан в срок. Но случилось непредвиденное – осенью 1914 года, во время Первой мировой войны, германский крейсер потопил пароход, шедший из Одессы во Владивосток. Он вез последние две фермы. Морская трагедия отодвинула строительство моста сроком на целый год. Пришлось вновь заказывать две фермы и срочно доставлять их в Хабаровск.



Построили на века

Алексеевский железнодорожный переход у Хабаровска был в тот период не только эстетической вершиной мостостроения, но и сделан, что называется, на века. Если в начальный период эксплуатации нагрузки на его конструкции были не очень высокими, то в 1980-х, 1990-х годах нашего времени движение стало по нему практически круглосуточным и непрерывным. После электрификации Транссиба по нему пошли составы весом по 5-6 тысяч тонн, и грузопоток при этом постоянно рос. Мост стал «узким местом» на магистрали, учитывая то, что на нем была однопутная колея. Приходилось останавливать поезда перед мостом, чтобы пропустить встречный состав, на что уходило драгоценное время, учитывая график движения. Помимо этого остро встала проблема преодоления Амура автомобильным транспортом, которого становилось все больше. Служащий для этой цели речной паром перестал справляться с этой задачей, а зимой ледовая переправа действовала чуть более двух месяцев.

Ситуация потребовала коренного изменения перехода через Амур железнодорожного и автомобильного транспорта. Тогда и было принято решение построить новое «амурское чудо» – двухуровневый мост для одновременного движения поездов и автомобилей.

Авторами проекта нового моста стали: **И.А. Ляпустин («Трансмост», Санкт-Петербург); Г.Н. Степанов («Дальгипротранс», Хабаровск); А.В. Батурин (ОАО «Институт Гипростроймост», Москва).**

Работы по возведению нового моста начались в 1992 году, в июне 1998 года открылось железнодорожное движение по новому мосту, а в 1999 – автомобильное.

Масштабность проекта реконструкции мостового перехода сделала его одним из самых заметных явлений в мостостроении в последнее десятилетие, а величие и архитектурная выразительность сооружения позволили разместить его изображение на самой крупной денежной купюре России достоинством пять тысяч рублей.

Великолепие автомобильно-железнодорожного моста через Амур у Хабаровска можно оценить, пожалуй, лишь с акватории самой реки. Примерно за километр до него открывается панорама грандиозного двухъярусного сооружения. По верхнему настилу движется бесконечный поток автомобилей, по двухколейному полотну нижнего яруса следуют грузовые и пассажирские составы. Когда видишь такую мощь и надежность этого гигантского сооружения, пересекающего великую дальневосточную реку, веришь, что оно будет служить если не вечно, то уж точно не одну сотню лет.

Кстати, в память о бывшем Алексеевском мосте одна из его ферм под номером 11 не была разрезана во время демонтажа сооружения, а установлена на левом берегу Амура.

Подготовил Виктор Горелов