



## ГЛАВА 1.2.2.2. «АВАРИЯ, ИЗМЕНИВШАЯ РУСЛО КЛЯЗЬМЫ» (апрель 1867 г.)



По материалам очень интересной и информационной статьи Ник. Фролова в газете «Авось» [*«Авось» № 5, 01.1993*].

\* \* \* \* \*

*«Утром, в среду 17 апреля 1867 г. из Москвы в положенное время вышел пассажирский поезд Москва – Нижний Новгород. Чуть позже строго по графику отправился поезд из Нижнего в Москву. В Коврове в то же время господин **начальник железнодорожных мастерских Вацлав Рехневский** готовился уходить из дома на службу и одевал перед зеркалом отглаженный сюртук. А Ковровский исправник поручик Карякин трясся в коляске по Павловской дороге, торопясь в город из своего имения.*

*Поезда шли по расписанию, господин Рехневский, собравшись, вышел на крыльцо своего дома, и горничная затворяла за ним дверь, экипаж исправника Карякина почти подъехал к железнодорожному переезду.*

*Странный, раскатистый грохот раздался неожиданно. Рехневский замер, так и не ступив на ступеньку лестницы. Лошади Карякина заволновались, а сам исправник недоуменно посмотрел в сторону реки, откуда и донесся шум К Коврову с двух сторон по-прежнему спешили поезда, а над Ковровской станцией уже надрывались тревожные гудки. Странный звук оказался следствием катастрофы: **рухнули устой и один пролёт железнодорожного моста через Клязьму.***

*Весенний разлив реки в тот год был особенно сильным, и построенный под руководством французских умельцев мост не выдержал. Кроме части моста вода тут же снесла кусок берега, немного погодя, рухнула в Клязьму стоявшая на берегу водокачка. Были переданы срочные сообщения об аварии в губернские города Владимир и Нижний Новгород, пассажирские поезда задержали на станциях Ковров и Новки. Путешествующим в них людям повезло: если бы мост продержался лишних два часа, то он непременно бы обрушился вместе с проходящим по нему поездом. Многие пассажиры Нижегородского поезда, стоящего в Коврове, отправились в соборную Христорождественскую церковь и там благодарили Господа за то, что уберёг от гибели.*

*На место аварии прибыли городские власти, путейские чиновники, **начальник Ковровских мастерских Рехневский**. Вслед за ними из города хлынула целая толпа любопытных, причём многие вспоминали ворчанье стариков и только головами качали: «Надо же, говорили ведь, что не будет от чугунок добра и вот сбывается предсказание!» Немало было заявлявших, что, мол, в жизни своей никогда в поезд не сядут. Раньше всех прибывший к реке исправник Карякин приказал чинам полиции оцепить подходы к мосту и не пускать посторонних.*

*Тут же железнодорожники договорились «с отцами города» о временной реквизиции части обывательских лодок. За более вместительными лодками и опытными перевозчиками был отправлен специальный поезд в Нижний Новгород, а в столярном цехе Ковровских мастерских приступили к изготовлению баркасов. Несмотря на сильное течение, через несколько часов после аварии началась перевозка пассажиров на лодках через Клязьму. После того поезд из Новок ушёл обратно в Москву, а из Коврова – в Нижний Новгород. Так они и ходили четыре недели.*

*Сразу после случившегося инженеры стали думать, как восстановить мост.*

*Но 24 апреля 1867 г. их ждал ещё один неприятный сюрприз: вместе с опорой рухнул в Клязьму 2-й пролёт моста. Стало очевидным, что в ближайшее время исправить повреждения никак не удастся. Прибывшие в Ковров директор Московско-Нижегородской железной дороги И.Ф. Кениг и министр путей сообщения П.П. Мельников распорядились строить новый временный мост. Деревянный мост на плотах был построен в*

рекордно короткий срок, и с 11 мая 1967 г. по нему стали переправлять вагоны подхлывших поездов. Паровозы же это непрочное сооружение не могло выдержать. 6 августа ниже по течению Клязьмы от разрушенного моста выстроили капитальный деревянный мост «для восстановления паровозного движения».

Одновременно инженеры и руководство дороги решали, что делать с металлическим мостом. Расчёты показывали, что восстанавливать старый мост нецелесообразно. Река подмывала правый берег, и это, помимо возможной новой аварии моста, создавало угрозу расположенным поблизости мастерским.

Поэтому **новый мост** стали строить в 1869 г. на берегу реки, чуть ли не параллельно руслу Клязьмы. Было задумано – изменить течение реки. Привлечённые сравнительно высокой платой, крестьяне из многих окрестных сёл и деревень 3 года лопатами копали новое русло, а рядом на берегу выросла постепенно новый громадный металлический мост.

Пока шли монтажные и земляные работы, в поте лица своего трудились писцы и секретари различных инстанций: ковровские городские власти вели бумажную войну с железнодорожниками. Последние составили проект, по которому новое русло Клязьмы прокладывалось с минимальными затратами, но стороной от Коврова. Крайне возмущённые подобным планом, городское «общество» и уездное земство стали добиваться обратного: дабы Клязьму, наоборот, приблизили бы к городу. Земля, на которой велось строительство, находилась в ведении ковровских властей, и это решило исход канцелярской битвы. Новое русло повернули не от города, а к нему.

В марте 1871 г. по новому мосту с благословения тогдашнего министра путей сообщения графа Бобринского движение было открыто. В том же году воды Клязьмы потекли по искусственному руслу, а на месте разрушенного моста выросла укрепленная камнем земляная дамба. Общая стоимость ликвидации аварии составила огромную по тем временам сумму: 1 миллион 323 тысячи 616 рублей 24 копейки.

В 1872 г. последние работы окончились, и с тех пор Клязьма течёт так, как ей предписали люди уже 120 лет.

По реке прежде производилось оживлённое движение лодок, барок и барж, а позже – и купеческих пароходиков. Для того, чтобы они в тумане не наскочили на опоры моста, его фермы выкрасили в ярко-красный цвет. Несмотря на все позднейшие перестройки и перекраски железнодорожный мост через Клязьму у Коврова и поныне зовут **«Красным мостом»**.

А в старом, перегороженном русле реки образовались две так называемые «старки», в которых когда-то хорошо ловилась рыба, но сегодня они, особенно южная старка, превратились в водоёмы с грязной, отравленной водой, таящие серьёзную угрозу нормальной экологической обстановке в Коврове. Так до сих пор зловецким эхом отзывается катастрофа 17 апреля 1867 г., оставившая, в буквальном смысле, заметный след на Ковровской земле. Ник. Фролов» [[«Авось» № 5, 01.1993](#)].

\*\*\*\*\*