

#### ГЛАВА 1.2.1.4. «КРАСНЫЙ МОСТ» (1867 – 1871 гг.)

*«Во время строительства Московско-Нижегородской железной дороги на 236-й версте близ станции Ковров-1 был устроен железнодорожный мост через Клязьму о 4 пролётах. Металлическая часть моста состояла из 4 решётчатых ферм, соединённых между собой, поперечными балками, продольными и поперечными связями. Устои и быки были сделаны из местного известкового камня. Для защиты железнодорожной колеи около моста от весеннего разлива реки строители возвели в пойме специальные дамбы общей длиной почти в две с половиной версты.*

*Место для строительства моста через Клязьму было выбрано не совсем удачно, ибо река здесь 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 как около нашего города, так и близ Гороховца. Но, в конце концов, инженеры-проектировщики остановились на ныне существующем маршруте 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 же были устроены два временных объездных моста и всего мостов стало три.*

*В 1863 г. разлив Клязьмы вновь оказался настолько велик, что железнодорожники опасались, как бы река не изменила своё основное русло, прорвав перемычку между озёрами-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 1867 г., когда подъём воды в Клязьме составил почти 4 метра, водой снесло часть правого берега реки чуть выше моста и стоявшая на берегу водокачка обрушилась в реку. Потом рухнул устой моста со стороны Коврова, после чего обвалилась часть насыпи вместе с первым пролётом. Ещё через семь дней в Клязьму рухнул и второй пролёт моста. Два оставшихся пролёта также были ненадёжны. Дамба оказалась размывтой и с московской стороны моста. Лишь по счастливой случайности мост рухнул сам по себе, а не в тот момент, когда по нему проходил пассажирский поезд.*

*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 сдерживать напор любопытных. Полицейские тогда же 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 приходилось теперь делать пересадку, так как 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 привезли более вместительные лодки, а 1 мая был пущен паром.*

*К 11 мая железнодорожники соорудили временный мост на плотах. По этому мосту при помощи лошадей перевозили только вагоны, а тяжёлые паровозы он не мог выдержать. В сутки по такому плотовому мосту переправлялось до 310 вагонов. К 8 августа 1867 г. был закончен деревянный объездной восьмипролётный мост для восстановления непрерывного паровозного движения. Но, хотя постоянное сообщение по дороге было налажено, требовалось решить вопрос с постройкой постоянного моста через Клязьму. Задача оказалась достаточно сложной и в её решении участвовали наиболее известные*

русские специалисты. Большинство инженеров сходилось во мнении, что разрушенный мост восстанавливать нецелесообразно.



Слева аварийный мост, справа временный наплавной мост (1867 г.)  
(фото из газеты «ЗТ», 18.11.1994)

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 недоведение фундаментов опор моста до скалы 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. Но в этом случае русло Клязьмы сильно удалилось бы от Коврова, и городская дума выступила против данного проекта.

В конце концов, был утверждён проект, согласно которому новый пятипролётный металлический мост строился на сухом месте, а под ним прорывалось новое русло Клязьмы. На месте же старого моста предполагалось насыпать дамбу. И в марте 1871 г. по новому мосту было открыто движение. Тогда же заполнили водой прорытое в 1868-1870 гг. новое русло. 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**.

Строительство нового моста обошлось в 691 тысячу рублей, устройство нового русла реки – 270 тысяч рублей, а общая сумма затрат по ликвидации последствий аварии 1 миллион 323 тысячи 616 рублей 24 копейки. Для сравнения можно указать, что на строительство и оснащение ковровских дорожных мастерских было расходовано 523 тысячи 916 рублей.

По реке прежде производилось оживлённое движение лодок, барок и барж, а позже – купеческих буксирных и товаро-пассажирских 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 за железнодорожным мостом через Клязьму у Коврова прочно утвердилось название «**Красный мост**» [Н.Фролов, «ЗТ», 18.11.1994].

