

Интересный факт: в Челябинской области функционирует арочный виадук профессора Белелюбского

Сегодня, 16 мая 2018-го года, официально запустили движение по Крымскому мосту. На этом фоне мы вспомнили о другом уникальном (хотя, и не таком грандиозном) инженерном сооружении. Речь идет о роскошном арочном мосте через реку Сим! Смотришь на него и кажется, будто ты не в Челябинской области, а близ некой альпийской деревушки: вокруг лесистые холмы, под аркой бежит река и где-то рядом должна быть пещера горного короля.

Железнодорожный мост через Сим называется Никольским и находится в 6 км. к востоку от Миньяра. Это крепкий каменный виадук, который опирается на четыре арки: самая большая возвышается над Симом, одна поменьше — над автодорогой и две маленькие утопают в грунте. Стройку закончили в 1931 году — в разгар первой советской "пятилетки", при этом автором Никольского моста считается известнейший, еще "царский" мостостроитель, редактор журнала "Цемент" — профессор Николай Аполлонович Белелюбский (1845-1922). К началу работ он уже скончался, однако именно его проект лег в основу для виадука. А руководила стройкой, кстати, женщина-инженер.

Одна из участниц возведения Никольского виадука Елена Колтуненко вспоминала: *"На железной дороге я работала с 14 лет. В 1929 году была на строительстве моста. Когда пускали каменный мост, начальница - инженер строитель моста, встала под мост, а сверху по нему толкали платформы с песком"*.

Такая была традиция — инженеры-мостостроители становились прямо под своим детищем, когда по нему запускали движение, чтобы проверить прочность конструкции. Можно себе представить, какой высокой в таком случае могла быть цена сворованных материалов или ошибки в расчетах.

К сожалению, имя руководителя проекта установить не удалось, оно затерлось в архивах. Зато можно с уверенностью сказать: характер у дамы был твердый и решительный. Об этом свидетельствует не только рискованная проверка крепости арок, но еще и тот факт, что под началом мостостроительницы исправно работала огромная бригада мужчин, и все — вручную. Как вспоминают участники стройки, рядом с будущим мостом раскинулась настоящая деревня мастеров: в казармах проживало несколько сотен рабочих, для их нужд поблизости чадили харчевни и лавки. Мужики таскали камень для каркаса и облицовки виадука на лошадях и специальных тачках-грабарках, и хотя строили мост чуть ли не голыми руками, он все равно получился изящным и аккуратным. На лицо влияние прекрасного пола.

Строительство Никольского моста способствовало стремительному развитию промышленной мощи Южного Урала: сразу же после запуска по нему стали бегать составы, перевозя пассажиров и грузы. Кстати, в 1930-е годы арочные мосты, тем более каменные, в СССР уже почти не возводились: в ходу были металлические конструкции на железобетонных сваях. А тут — каменный мост, как с дореволюционной открытки! Злые языки говорили, что он рухнет, а он все стоит и стоит и простоит еще долго. Видимо, неназванная женщина-инженер приложила к строительству не только руки и голову, но и душу.

Александр Олексюк