

## **Чудеса тюменского мостостроения** (вариант: Тюменские мосты – восьмое чудо света?)

«Скажите, сколько чудес на свете? Вы, наверно... скажете – семь. Ошибаетесь – их восемь, и восьмое чудо света, доступное для проверки каждого, превосходит многие чудеса древней истории. Восьмое чудо света – тюменские мосты...».

Этими словами начинались заметки путешественника, проезжавшего в 1886 году через наш славный город. Тюменские мосты настолько потрясли автора, что он посчитал их большим чудом, нежели знаменитые висячие сады Семирамиды. «Те поражали своих современников тем, что, покоясь на столбах, казались висящими в воздухе, - пояснял он, - что же сказать о тюменских мостах, столбы под которыми все сгнили, и которые теперь висят над пропастями, поддерживаемые единственно молитвами граждан!»<sup>1</sup>. Сегодня мы вспомним три старейших тюменских моста – почти ровесники города, они заслужили наше внимание...

### **Хорошо – но мало...**

...так можно определить ощущения первых тюменцев уже через несколько лет после основания города. В маленьком остроге становилось тесно и, мало-помалу, его жители стали просачиваться наружу. Первыми путь в Заречье проложили купцы из далёкой Бухары, пришедшие в Тюмень со своими караванами. В 1596 году тюменский воевода, испросив предварительно разрешения царя Фёдора I, позволил им остаться зимовать – до полной распродажи товаров. Однако на всякий случай восточных гостей поселили на другом берегу Туры – так появилась Бухарская слобода.

Пять лет спустя о выселении за городские стены попросили тюменские ямщики. Государева жалования на жизнь не хватало, поэтому все они держали пашни за рекой Тюменкой и покосы в устье реки Бабарынки. Ездить туда каждый день из острога им было затруднительно, да и татары из окрестных деревень частенько озоровали, воруя оставленные без присмотра снопы. Ямщики написали царю Борису Годунову слёзную жалобу, государь вошёл в положение и в 1605 году в Затюменке появилась Ямская слобода.

Так в первые же годы своей истории Тюмень распалась на три части, отрезанные друг от друга реками и оврагами. Что оставалось нашим предкам? Только одно - наводить мосты...

### **«Авось и Небось»**

Первый мост тюменские стрельцы и казаки соорудили ещё четыре века назад. Сегодня его дальний потомок связывает центр города с Затюменкой и гордо именуется Никольским. Маленькому гарнизону было не до инженерных изысков, поэтому служилые просто срыли крутые берега и насыпали поперёк оврага дамбу. Правда, подъём и спуск получились настолько крутыми, что не всякая лошадка могла на них удержаться, особенно в гололёд или с тяжёлым грузом.

Поэтому в 1728 году мост полностью перестроили, принципиально изменив его конструкцию. В этот раз за дело, по-видимому, взялись специалисты, работа которых и три века спустя вызывает лишь восхищение. Главной особенностью нового моста стало то, что располагался он вровень с берегами оврага и был совершенно пологим. Подъём и спуск улучшились – они просто перестали существовать! Поскольку металлоконструкции и железобетон ещё не были изобретены, тюменские мостостроители водрузили своё сооружение на городни – деревянные срубы, которые поднимались со дна оврага в виде башен. Между ними оставили пропуски для воды, а сверху навели мостовое полотно – тоже, конечно, деревянное. Высота самой большой «городни» достигала 21 метра, общая длина моста – 162 метра, ширина – 8,5 метров<sup>2</sup>.

То ли конструкция эта оказалась чересчур сложной, а может, затраты на её возведение были слишком велики, только с тех пор никто так и не решился повторить сей подвиг

тюменских мостостроителей. При последующих реконструкциях их потомки пошли по более простому пути, заставляя тюменских ездоков нырять в бездну оврага и карабкаться по едва ли не отвесным взвозам.

За это они неоднократно удостоивались самых нелестных отзывов современников. Путешественник, проезжавший через Тюмень в 1886 году, ехидно заметил, что, судя по всему, строили этот мост братья «Авось и Небось». Разобраться в конструкции ему не удалось, поскольку с боков сооружение было наглухо зашито досками. Однако он обратил внимание на прогнувшееся полотно, а, побеседовав с инженерами, прокладывавшими в овраге водопровод, узнал, что при проезде по мосту экипажей на них падали огромные куски балок, прогнившие настолько, что их можно было проткнуть тростью. По мнению специалистов, держался этот мост исключительно «взаимным тяготением и сцеплением частей». В завершение оптимистичный путешественник заверил читателей: «Как только он обрушится, а сведущие люди говорят, что это будет скоро, то, если я буду не участником, а только свидетелем этой катастрофы, немедленно напишу вам»<sup>3</sup>.

Катастрофы, похоже, так и не произошло. Однако и сегодня, на заре XXI века, тюменские «экипажи» по-прежнему ныряют вглубь оврага, срытого их предками четыре века назад, даже и не помышляя, что когда-то всё было совсем иначе.

### **Первый провал**

Справедливости ради отметим, что был через Тюменку ещё один мост – Городищенский. По мнению уже известного нам путешественника, это сооружение вобрало в себя черты характера своего создателя – городского головы Прокопия Подаруева. «План этого моста, вероятно, составляла лиса, которая бежала и хвостом след заметала; до того он невыразимо крив, описывает такую дугу, что въезжаешь на него боком и конь, как под генералом на смотре, так и гарцует всё время боком до самого подъёма», - негодовал автор, признавая, что это, конечно, «утончённо вежливый, но крайне неудобный способ езды».

Конструкцию этого моста он назвал самой безобразной из всех виденных им в Тюмени. «Лесу пошло на него, вероятно, не меньше, чем то потребовалось бы на постройку небольшого города», - ехидно замечал путешественник. Слабым утешением тюменцам могло служить лишь то обстоятельство, что Городищенский мост к 1886 году уже был признан негодным и закрыт для движения после того, как на нём провалились «две коровы и одна баба». И это был далеко не последний провал тюменского мостостроения...

### **Плаучее чудо**

Впрочем, вряд ли наши предки особо жаловались на такие мелочи, как крутизна моста через Тюменку. Главной проблемой на протяжении всей тюменской истории оставалось преодоление куда более полноводной Туры. И хотя местные острословы частенько посмеивались над её мелями и перекатами, заявляя, что Туру в иные годы «курицы пешком переходят», сооружение полноценного моста через эту водную преграду было явно не под силу местному бюджету.

В 1796 году удалось лишь построить в устье реки Тюменки наплавной мост, состоявший из двух скреплённых между собой плотов. Для пропуска барж, судов и плотов с лесом его разводили, а потом сводили обратно. На это время жизнь на переправе замирала и собравшимся на берегу горожанам оставалось лишь терпеливо наблюдать, как по реке медленно движутся ряды плотов, на которых сидят в шалашах плотогоны-татары и поют свои заунывные песни.

Зимой переправлялись по льду, а в межсезонье же действовал так называемый «самолёт» - паром, привязанный длинной верёвкой к бочкам, дрейфовавшим на якоре в районе монастыря. Он передвигался по полукругу силой течения от одного берега к другому и управлялся рулевым. Переправа на таком плавсредстве стоила 1-2 копейки<sup>4</sup>.

Однако и эти, довольно проблемные активы, привлекали внимание предприимчивых сограждан. Так в 1806 году мещанин Алексей Конушин заявил, что «плаучий мост» был

построен им на свои средства – по договорённости с городским головой, обещавшим взамен право собирать в течение четырёх лет плату с проезжающих. Несмотря на отсутствие у истца подтверждающих его правоту документов, дело неоднократно рассматривалось в разных инстанциях и только сибирский генерал-губернатор Иван Пестель положил конец этой тяжбе. Город сохранил мост в своём полном владении, а первый тюменский рейдер остался ни с чем. Правда, своё поражение он списал на... происки завистников, видевших, как проезжавший по его творению тобольский губернатор Александр Алябьев «изволил... изъявить ему устно благодарность за установление моста»<sup>5</sup>.

Сложно сказать, чем поразил тюменский мост отца известного композитора, однако доподлинно известно, что рядовые тюменцы на заречной переправе сыпали отнюдь не благодарностями. Трудности начинались уже на дальних подступах к «плаучему» сооружению, располагавшемуся в устье Тюменки, там, где ещё несколько лет назад стоял на приколе ресторан «Новая Сибирь». «Подъём и спуск его страшно круты, - сокрушался современник, однако – другого пути сообщения нет, а потому очень просто: если не хочешь идти пешком, то крестись, поручай Богу душу, и айда!». В гололёд «опытные лошади» (не возничие!) буквально садились за задние ноги и сползали на всех четырёх подковах, держась немного вбок и не давая раскатиться телеге или экипажу. Молодые же рысаки летели со свистом – лошадь с порванной сбруей в одну сторону, седоки в другую и экипаж им вдогонку. «Сам многоуважаемый строитель уже летал два раза и в последнюю зиму ушибся так сильно, что пролежал с неделю да с месяц прохромал», - отмечал путешественник.

Но и в летнюю пору спуск к Заречному мосту превращался в многосложную операцию. «Мужики в поту, крича и ругаясь, чуть не на руках сносят по очереди телегу за телегой, и когда свезут все возы на мост, идут до подъёма, тут снова, хватаясь за оглобли, надрываясь от усилий и крика, втаскивают воз за возом на следующий берег»<sup>6</sup>, - ужасался очевидец.

Для полноты картины добавим, что организация движения по Заречному мосту была, скажем так... несколько хаотичной. В конце XIX века заведовал этим особый «мостовщик» - необычайно толстый мужик, который обычно сидел посреди моста в повозке и громко ругался. Плоты разводились не по расписанию, а по усмотрению стражника, при этом предупредительный флаг не выкидывался и о положении моста обыватели узнавали лишь прибыв на место. Нередко им приходилось по два-три часа стоять в ожидании того момента, когда варнаки-оборванцы<sup>7</sup> со страшной руганью и криком сведут половинки моста, скрепив их наспех огромными гвоздями. Старожилы рассказывали, что однажды с разведённого моста рухнула в реку целая пожарная команда, мчавшаяся по тревоге в Заречье. С тех пор в пожарную часть, располагавшуюся на месте мемориала у музея «Городская Дума», о разводе моста оповещали...

### **Время катастрофы: 9-55**

Вопрос о строительстве постоянного моста через Туру поднимался ещё неоднократно. В начале XX века создавались даже особые комиссии при Городской Думе, которые рассматривали разные варианты конструкций, попутно пытаясь решить главную проблему – отсутствие денег в местном бюджете. Последнее препятствие, наверное, можно было преодолеть – скончавшийся в 1916 году купец Андрей Иванович Текутьев завещал городу специально для постройки моста через Туру. Но вскоре произошла революция, город поочерёдно захватывали то красные, то белые – и всё это сопровождалось реквизициями на нужды новой власти.

В итоге мост построили лишь в 1924-1926 годах. Работы велись преимущественно в зимний период: строители вырубали лёд до воды, ждали когда он замёрзнет и вырубали снова – так получалось нечто вроде ледяного стакана. Старожилы хорошо помнят, что он находился там же, где и его «плаучий» предшественник – в устье Тюменки. Два центральных пролёта были сделаны с таким расчётом, чтобы под ними свободно проходили речные суда. Прочность опорам, расположенным на берегах и в русле реки, придавали арки. Но всё равно

каждую весну вокруг ледорезов и опор скалывали лед, дежурили люди с баграми, чтобы превратить ледовые заторы.

За свою полувековую историю деревянный мост несколько раз горел, а 8 июля 1982 года в 9 часов 55 минут утра центральный пролёт сорвался с опор и рухнул в реку. На мосту в тот момент находились несколько дворников, мотоцикл и маршрутное такси. Молодой мотоциклист сорвался вниз и погиб, а вот водитель маршрутки Геннадий Решетников сумел удержать машину, за что получил наградные часы от горисполкома. Вскоре мост полностью разобрали и в этом районе остался лишь его пешеходный металлический дублёр, построенный в 1961 году. Пять лет назад он получил имя – Мост Влюблённых.

Недавно среди горожан проводили опрос, призванный определить главное «чудо» Тюмени. В списке кандидатов фигурировал и пешеходный мост, однако большинство участников всё же проголосовали за Коммерческое училище Колокольниковых (ныне – архитектурно-строительный университет). Значит, что-то всё же изменилось за эти годы, раз тюменские мосты перестали удивлять даже самих тюменцев...

<sup>1</sup> Залётный [Ядринцев Н.М.?] По дороге в Сибирь // Лукич. 2008. Вып. 1. С. 35.

<sup>2</sup> Иваненко А.С. Новые прогулки по Тюмени. Тюмень, 2008. С. 26.

<sup>3</sup> Залётный... С. 38.

<sup>4</sup> Рылов А. Переправы и мосты // Лукич. 1999. Вып. 4. С. 149-150.

<sup>5</sup> Кубочкин С.Н. «Плаучий» мост //Кубочкин С.Н. Тычковка, Сараи, Потаскуй...: Из истории тюменских окраин XIX – начала XX вв. Тюмень, 2002. С. 37-40.

<sup>6</sup> Залётный... С. 37.

<sup>7</sup> Варнак (сибирское) – каторжанин.

### Поправка

Уважаемые читатели. Мы знаем, что вы внимательно изучаете все материалы нашего журнала и наверняка уже заметили, что в № 12/2008 г. в статье «Тюменские мосты – восьмое чудо света?» была допущена фактическая ошибка. Мост Влюблённых открылся не в 1961, а 26 июля 1987 года. Приносим свои извинения всем тем, кто два долгих месяца пребывал в заблуждении, и обещаем впредь сообщать о своих ошибках более оперативно.

Редакция