

Развивать внутренний туризм

«Немецкий мост» над Блявой

Одной из достопримечательностей окрестностей города Медногорска является железнодорожный виадук над рекой Блявой, имеющий у местных жителей странное наименование «Немецкий мост». Но как же это стратегическое техническое сооружение, важный элемент железнодорожной магистрали Оренбург-Орск, связано с немцами?

12 декабря 1912 года инженерным составом Министерства путей сообщения были утверждены проект и смета на сооружение железнодорожной линии Оренбург-Орск, а вскоре Правление по сооружению новых линий приступило к ее строительству. Первые метры железнодорожного полотна были проложены 1 июля 1913 года. В этом же 1913 году было начато строительство телеграфной линии Оренбург-Орск от Управления Оренбургской железной дороги до товарного двора станции Орск протяженностью 310 верст.

Строительство железной дороги проходило в трудных условиях, так как большая часть трассы прокладывалась в твердых и скалистых грунтах, пролегал в полосе Южного Урала и прорезала один из отрогов Уральского хребта, а орудиями производства того времени были чугунный домкрат, лопата, кирка, кувалда и ручная тачка. Ввод новой дороги в эксплуатацию намечался на 1 декабря 1916 года. Но эти планы не осуществились. В 1914 году, накануне Первой мировой войны, трасса дошла только до станции Сара.

Самыми трудными участками строительства стали возведение туннеля перед будущей станцией Медногорск и моста над рекой Блявой.

Проходка туннеля была начата 28 января 1913 года. Строился он по проекту и под началом инженеров путей сообщения З.Ф.Родзерского и С.П.Колесникова. По инженерным замыслам он схож с типами Армавирских и Туапсинских туннелей Кавказа.

Мост через Бляву начали строить в 1914 году. В процессе проектирования главным инженером А.Ледером, начальником технического отдела инженером А.Крюковым, инженером Г.Дмитриевым была составлена пояснительная записка с расчетами. В записке указывались основные требования к архитектурному облику будущего моста: «Виадук состоит из пяти четырехсаяженных пролетов,



перекрытых железобетонными сводами с путями, расположенными на одном уровне. Ограничение протяжения виадука всего пятью пролетами представило возможность обойтись без устройства быков утолщенного типа. Фундаменты под все быки и устои виадука закладываются непосредственно на скале». Согласно пояснительной записке было запланировано устроить температурные швы в надсводной части виадука над осями быков, во избежание появления в сооружении значительных напряжений при изменении температуры. В требованиях к строительству также значилось: «соприкасающаяся с балластом поверхность сводов забутка и бортовых стенок защищается цементной прослойкой, поверх которой устраивается изоляционный слой из рубероида».

Мост возводился на 216-й версте Оренбург-Орской железной дороги, на пикете №361+30,65.

Осенью 1914 г. в долине Блявы огородили колючей проволокой огромную площадь. На углах поставили сторожевые вышки. Вскоре на разъезд Жёлтый привезли эшелон военнопленных немцев, австрийцев, чехов, мадьяр (венгров). После их присылали этапным порядком во временный лагерь неподалёку от будущей станции Блява. Военнопленные подготавливали гранитные блоки на Блявинском карьере, затем их погружали на повозки и отвозили к тому месту, где планировалось возводить мост. Строительство велось практически вручную, без средств механизации. Условия труда и жизни были очень тяжелыми, поэтому смертность среди рабочих была высокая. Хоронили умерших рядом с железнодорожным полотном.

19 декабря 1914 года на

участке Оренбург-2 – разъезд Желтый было открыто временное движение товарно-пассажирских поездов, чем положено начало существованию Орской дороги. В расписании 1915 года значилось два поезда №5 и №6, ходили они не ежедневно, а зимой во время снежных заносов дорога не работала. Расстояние от станции Оренбург до разъезда Желтый, равное 128 километрам, поезд проходил за 8 часов 38 минут.

1 января 1915 года из восточного портала туннеля с победным гудком, в клубах дыма, вышел паровоз с несколькими платформами, нагруженными рельсами и шпалами. Он прошёл до того места, где сейчас станция Медногорск, и остановился. Дальше железнодорожного полотна не было. Строители вели укладку земляного полотна до будущей станции Блява.

К началу 1915 г. Оренбургская губерния стала одним из крупнейших регионов по концентрации военнопленных. На строительстве железной дороги Оренбург-Орск в Орском уезде работало 1128 военнопленных из Германии и Австро-Венгрии. В 1916 году дорога Оренбург-Орск подошла к селу Блява. Как впоследствии вспоминали местные жители, железную дорогу возле села и вокзал на станции строили пленные «австрияки», под которыми имелись в виду представители разных национальностей Австро-Венгерской Империи. В Бляве наследием этого «интернационала» долгое время оставался монументальный каменный вокзал с высоченными потолками и большими живописными картинами в золотых рамах на стенах, который пережил все революции и войны, но не устоял в эпоху перестройки.

Ухудшение экономического

положения в стране в условиях военного положения вызвало проблемы с завершением строительства железнодорожной линии Оренбург-Орск. В 1916 г. австрийские военнопленные были отправлены на сельскохозяйственные работы. 31 марта 1916 года А.Ледер, главный инженер Управления по сооружению железнодорожной линии Оренбург-Орск Троицкой железной дороги, обратился к начальнику жандармского полицейского управления Ташкентской железной дороги с просьбой о разрешении привлечь к работам на дороге новых иностранных рабочих: турецких, корейских или персидских военнопленных. В мае 1916 г. председатель правления Троицкой железной дороги Ф.А.Липский вновь указал о крайней нужде в рабочей силе и запросил привоз до 2000 китайских рабочих. Но приняли ли они в 1916 году участие в строительстве моста над Блявой, в настоящее время не установлено.

К 1917 году контроль по сооружению железной дороги линии Оренбург-Орск осуществляли заведующий контролем, старший контролер, коллежский советник Иван Михайлович Богуславский, а также контролеры: коллежский секретарь Георгий Никифорович Елманов (в г. Орске) и коллежский регистратор Игнатий Петрович Станкевич. Продолжающиеся боевые действия Первой мировой войны, усиление дефицита людских ресурсов в тылу привели к замедлению строительных работ на железной дороге Оренбург-Орск.

Начавшаяся вскоре Гражданская война приостановила строительство железной дороги Оренбург-Орск и моста через Бляву, который был достроен только в 1920-х годах.

Несмотря на то, что мост в основном строили не пленные этнические немцы (из Германии и Австрии), а подданные многонациональной Австро-Венгерской Империи – венгры, чехи, словаки, представители южных славянских народов, за сооружением прочно закрепилось наименование «Немецкий мост». Он стал самым популярным туристическим объектом города Медногорска. До 1970 года по мосту ходили составы в сторону Оренбурга и обратно, но потом было принято решение построить второй мост, чтобы разгрузить дорогу. Теперь поезда идут к Медногорску по «Немецкому мосту», а обратно,

до Орска, по новому пути. Старый мост еще не приходилось ремонтировать, а тот, что построен в советское время, не раз требовал обновлений. Туннель же перед Медногорском до сих пор остается единственным железнодорожным туннелем на территории Оренбургской области.

Железнодорожный виадук «Немецкий мост» состоит из 5 каменных сводчатых арочных пролетов и 4 опор, общая длина составляет около 55 метров, высота в максимальной высокой части моста составляет 23,7 м, ширина – 4,0 м. Характерная форма арок моста свидетельствует о применении известкового раствора. Общее архитектурно-планировочное, объемно-пространственное и декоративное решение виадука указывает на высокий уровень мастерства его строителей.

Местоположение моста: Оренбургская область, Южно-Уральская железная дорога, железнодорожная ветка Оренбург-Орск, перегон Медногорск-Сара, мост через реку Блява (координаты – широта 51.402 С, долгота 57.669 В).

Приказом инспекции государственной охраны объектов культурного наследия Оренбургской области от 13 апреля 2023 года №01-08-124 (<https://pravo.orb.ru/main/show/13901>) «Немецкий железнодорожный мост-виадук», 1914-1920-е гг., был включен в Единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения. Приказом Министерства культуры Российской Федерации от 1 июня 2023 года №148109-р памятник истории и культуры был зарегистрирован в Реестре.

Межрегиональный научный центр «Наследие».

При подготовке публикации использованы материалы:

Вдовенко А. История Орской отделения Южно-Уральской железной дороги. 1913-2000 гг.

Каюков Евгений. Троицко-Орская ж.-д. при Советской власти // <http://www.kartaly-history.ru/troitsko-orская-pri-sovetskoy-vlasti/?ysclid=lk3j5jvznn95526330>

Немецкий мост в Медногорске // <https://nashural.ru/dostoprimechatelnosti-urala/orenburgskaya-oblast/nemetskij-most-v-mednogorske/>