

«Положение города Вятки больше неровное, да в середине города овраг, именуемый Засора». Из истории строительства земляных насыпей и мостов через Засорный овраг в XIX-XX вв.

В старину застройка русских городов часто была случайной, исходящей из местных топографических и ландшафтных условий. Одним из таких городов был и средневековый Хлынов. Сеть его радиальных улиц, расходящихся от центра-кремля, отдалённо напоминала полураскрытый веер. Если взглянуть на план города Хлынова 1759 г., то становится понятно, почему наши предки строили город так, а не иначе: именно такие условия развития уличной системы задавали высокий коренной берег реки Вятки с востока и глубокие Засорный и Раздерихинский овраги с севера и юга. Такой тип планировки был обычен для средневекового города, поскольку возникал и развивался вместе с ним.

Удобная для городов-форпостов радиально-веерная застройка улиц, была, тем не менее, не очень удачной в перспективе. Количество улочек, переулков, «концов» и тупиков со временем только хаотично увеличивалось, усложняя передвижение по городу, ориентирование в нём. Кроме того, существенно увеличивалась опасность больших пожаров, особенно опустошительных в деревянных русских городах. К примеру, за 120 лет катастрофические по своему размаху пожары уничтожали Хлынов дотла семь раз – в 1632, 1635, 1679, 1700, 1745, 1750, 1752 гг. К концу XVIII столетия необходимость продуманной, правильной, геометрически выверенной планировки в нашем городе стала очевидной.

13 августа 1784 г. императорским указом Екатерины II был «конфирмован» план города Вятки, которому надлежало стать административным центром вновь созданного Вятского наместничества. Повышение статуса Вятки обязывало к расширению границ города и пересмотру его архитектурной застройки. Составленный по «регулярному» принципу, новый план намечал новые городские границы. Западная граница проходила за Всехсвятской¹ слободой, восточная – по высокому коренному берегу реки Вятки, северная – по вновь планируемой улице Острожной², а южная – по безымянной улице, позднее получившей название Орловской, образуя, таким образом, вытянутый четырёхугольник. Улицам надлежало быть прямыми, расположенными перпендикулярно друг другу. Соответственно, и кварталы также получали правильную четырёхугольную форму.

Составлен данный проект был столичной Комиссией для устройства городов, функционировавшей в 1762–1796 гг. Хотя при разработке плана застройки Вятки Комиссия и принимала во внимание т. н. «Шуваловский» план Хлынова, снятый с натуры в 1759 г., особенности сильно пересечённого рельефа при этом учтены не были. В результате юго-восточная – и вместе с тем перспективная – часть города получалась как бы отсечённой от остального пространства Засорным оврагом с протекавшей по его дну одноимённой речкой. Нельзя сказать при этом, что вятские губернские власти не пытались приспособить высочайше утверждённый план под существующие реалии.

Одним из таких шагов стало предписание вятского наместника, генерал-майора Степана Даниловича Жихарева, направленное 8 апреля 1784 г. губернскому землемеру Бестужеву, по которому ему поручалось «...снятие учинить по инструменту всех местоположений города во всех точностях...немедленно в нынешнем апреле-месяце [с] совершеннейшим наблюдением всех и каждого обстоятельства, по самым их существенностям изделать план, показующий всякое местоположение города и окрестностей его, и как есть город в положении теперешнем, что всякий буярак³ и всякая гора и впадина... от вершины до подошвы, крутизны и отлогости все были...на нём по профилям и в мере масштаба...»⁴. Одной из причин этого распоряжения как раз послужило, что имело место «...чрез город сей протечение речки, называемой Засоры в буяраке глубококом...» не учтённое в должной мере петербургскими топографами⁵. При составлении плана Вятки они, по всей видимости, недооценили его реальных размеров и глубины.

Вновь спроектированные улицы, пересекавшие Засорный овраг, разумеется, не могли быть проложены прямо по нему. Для нормального сообщения с заовражной частью города необходимо было строить мосты. Непосредственно этим вопросом Вятская городская дума озаботилась в октябре 1796 г.⁶, когда ей было решено возвести мост по Казанской улице. Преподаватель Мариинской женской гимназии (и вместе с тем знаток древней вятской истории, регулярно публиковавший свои исследования в «Трудах Вятской ученой архивной комиссии») Василий Полиенович Юрьев, приводит данные, что горожан обязывали «если кому доведется у себя на дворе или против места своего на улице снимать землю, то чтобы непременно отвозить оную землю в те рвы и на те места, где по плану назначено» быть мосту. Постановлено было впредь до окончания строительства обложить имеющим собственные дома жителей города и прилежащих слобод налогом по 1 копейке с одной квадратной сажени⁷.

Составление проекта моста поручили губернскому архитектору Филимону Меркурьевичу Рослякову, и 2 мая 1802 г. он представил его вместе со сметой на рассмотрение городской думе. Первоначально предполагалось «трубу сделать для току воды речки Засоры шириною в четыре аршина, вышиною в три аршина», однако «по причине, что прожект положен был в срубленном обрубе из брёвен; а как ныне же тот мост предположен...без срубленного обруба, а с одною землёю, пересыпать овраг, называемый Засорой...а потому уже шириною в 4 аршина трубу сделать нельзя, а надлежит оную сделать шириною в два четвертью аршина, вышиною в проходе до замка свода в два с половиной аршина»⁸. Из этого можно сделать вывод, что поначалу мост проектировался из деревянных срубных клетей, заполняемых по мере их строительства землёй.

По-видимому, деревянный мост начали строить в 1803 г., но весной 1804 г. во время схода снега из-за стока талых вод в овраг «мост оказался ветхим...от земли и воды, трубы [для течения Засорной речки] сквозь насыпную землю проходя подгнили и весь [мост] пришел от мокроты в

труплость»⁹, о чём и было сообщено вятской городской полицией градоначальству 3 июня 1804 г.

Исходя из сложившихся обстоятельств, Ф.М. Рослякову было поручено срочно приступить к работам по приведению моста в исправное состояние, а по сути – переделать его заново. Ситуация вынуждала спешить: запруженная осевшим мостом вода в овраге протухла и угрожала городу вспышкой заразных болезней¹⁰.

Поскольку деревянный мост оказался неподходящим, от его строительства губернский архитектор отказался. Было решено насыпать земляную дамбу, а в её основании соорудить каменную трубу для течения вод Засорной речки. Насыпь начали делать тогда же, в начале июня 1804 г., со стороны площади у Спасского собора. В основном земляные работы производились крестьянами, по договору (1 руб. 50 коп. за кубическую сажень земли), но частично к отсыпке дамбы привлекали и «колодников»¹¹. Одновременно с целью ускорения работ городская дума обязала живущих близ стройки жителей вывозить оставшуюся от копки колодцев, постройки домов и выравнивания усадебных участков землю на строящуюся дамбу¹².

В конце мая 1805 г. работы возобновились. Для строительства каменной трубы под дамбой крестьянин Михайло Павлович Орлов обязался поставить кирпича в количестве 25-30 тыс. штук, «или сколько потребно будет»¹³. А уже 14 июня состоялись торги на подряд по устройству этой трубы, по условиям которых выигравший должен был произвести *«закладку оной трубы стен...вырыть яму до крепкого грунта...под фундамент, рвы забутить и для оболочки стен распилить белый камень»*. По контракту, город обязывался уплатить подрядчику 4 руб. 15 коп. за укладку с каждой тысячи кирпичей и 4 руб. 50 коп. за забутку и облицовку стен трубы белым камнем. Выиграл торги вятский мещанин Степан Дмитриевич Кобычев¹⁴.

При постройке трубы её внутренние стенки необходимо было укрепить, чтобы в дальнейшем многотонная насыпь не раздавила сооружение. Было решено на протяжении трубы набить деревянные сваи, положить на них бревенчатые клади, пространство за кладями «набить накрепко землёю», а после этого уже выкладывать трубу из камня и кирпича. Эту работу вызвались выполнить солдат инвалидной команды Клементий Федоров и крестьянин Алексей Сёмин, согласившись за 110 руб. «привести работы в совершенную окончательность»¹⁵. К 30 августа 1805 г. работы по устройству водоотводной трубы были завершены, о чём и докладывала городская дума: *«...С нижней площади по Казанскому тракту к Хлыновской»¹⁶ поперечной улице, на выезде идущей от Спасской колокольни между новых каменных лавок чрез большой Засорный овраг...каменная [труба] совершенно уже отстроена...»¹⁷*. Тем не менее, для окончательного сооружения земляной насыпи требовалось ещё немалое время.

18 октября 1806 г. вятский губернатор Василий Иванович Болгарский предложил городским властям устроить на насыпи перила по обеим

сторонам «для безопаснейшего проезду разного звания людям»¹⁸; в сентябре 1807 г. боковины строящейся дамбы были укреплены фашинами¹⁹, а по её верху были устроены деревянные пешеходные дорожки²⁰.

В основном отсыпка дамбы была завершена к 1815 г., но земля на ней была всё же ещё недостаточно утрамбованной и накатанной. Более всего «великая топкость» сказывалась в дождливую погоду и во время распутицы осенью и весной. Устранили этот недостаток посредством песчаной насыпки на дамбу и её утрамбовки.

Шло время, город продолжал развиваться в западном направлении. Не менее активно застраивалась и его южная часть за Засорным оврагом. Одного земляного моста по Казанской улице становилось недостаточно для полноценного сообщения между северной и южной частями г. Вятки. Поэтому уже 14 февраля 1823 г. вятским купеческим и мещанским обществом перед городской думой был поднят вопрос о строительстве ещё одного моста через овраг. Обосновывалось это тем, что «...[Казанский мост] находится не в среди города, с одной стороны на конце, а с другой — в отдаленности, за каковою в переходе и переезде по нему состоит немалое неудобство», поэтому «для лучшего устройства города...выстроить чрез тот [Засорный] овраг по Царёво-Константиновской улице, как среди города состоящей, вновь другой деревянный мост по плану и фасаду образцовых чертежей»²¹.

Дума инициативу поддержала и направила запрос о разрешении строительства вятскому губернатору Павлу Михайловичу Добринскому, которое и последовало 15 марта 1823 г. с формулировкой: «...предложение вятского купеческого и мещанского общества...о выстройке чрез Засорный овраг по Царёво-Константиновской²² улице нового деревянного моста я, весьма одобряя, нахожу...не только полезным для жителей здешнего города, но даже и необходимым». Кроме того, губернатор поручил Ивану Денисовичу Дюссар-де-Невилю, занимавшему в те годы должность губернского архитектора, составить обстоятельный проект моста по «образцовым» чертежам и смету на его строительство²³.

Заготовка строительных материалов была начата немедленно и продолжалась в течение всего лета. К августу 1823 г. городские власти закупили у местных крестьян леса-кругляка разной длины в количестве 3825 брёвен на сумму 4108 руб. 70 коп²⁴. Всего же на сооружение моста следовало затратить, как указано в смете, внушительную сумму в 14008 руб. 75 коп.

21 февраля 1824 г. смету с указанной суммой представили на рассмотрение губернатора. Она вызвала его немалое изумление, поскольку «...цена лесу и за работу столь неумеренная, что превосходит всякое вероятие, особенно же в сравнении с нынешними на все потребности и работы низкими ценами»²⁵. Дюссар-де-Невилю было поручено пересмотреть сметную стоимость стройматериалов и работ, что и было им сделано к 1 марта того же года. Новая «необременительная» смета

понижала расходы более чем вдвое, до 6518 руб., и была утверждена губернатором²⁶.

В конце февраля Вятской городской думой были объявлены торги на подряд по строительству, которые выиграл крестьянин Павел Самсонович Сёмин. Вдобавок дума сделала такое «увещание» подрядчику, что стоимость строительных работ и вовсе сократилась до 1890 руб²⁷. Не удовлетвовавшись и этим, тогдашний городской голова, Иван Степанович Машковцев, предложил совсем отказаться от подряда и произвести постройку моста под наблюдением думы хозяйственным способом²⁸.

Строительство несущих конструкций моста *«по плану и фасаду во всех частях сходным, без малейшего от оных отступления»* было начато 1 мая, продолжалось в течение двух месяцев и успешно завершилось 4 июля 1824 г. Через год, в июле 1825 г. было решено обшить фасады моста тёсом. На эти работы подрядился крестьянин Калина Филиппович Агапидов, но по причине «разных неудобностей» выполнить их до конца текущего года не успел, пообещав *«покончить [с обшивкой моста] в лете 1826 года непременно и безоговорочно»*²⁹.

Сооружение Царёво-Константиновского моста из дерева предопределило его недолгий век. Уже к 1842 г. мост пришел «в крайнюю ветхость» и пользоваться им для перехода, а тем более проезда, стало небезопасно. В марте 1842 г. для освидетельствования состояния сооружения городской думой были направлены гласные Скопин и Пестов. Исходя из сделанного ими обстоятельного осмотра, дума заключила, что *«для проезду по этому мосту в экипажах предстоит опасность»* и решила *«ныне же прекратить по нём проезжающим в экипажах, кроме пешеходных, всякое сношение»*³⁰.

К концу 1842 г. городской думой было закуплено и доставлено необходимое для ремонта количество лесоматериалов. Их закупка обошлась городу в 142 руб., которые и были уплачены местным крестьянам и мещанам за поставку и распиловку брёвен, поправку болтов и креплений³¹. Работа *«во избежание медленности из-за остановки в проезде через мост»* была развернута со всей возможной быстротой и к 5 апреля 1843 г. капитальный ремонт моста был завершён. Полная же сумма расходов на восстановление составила 348 руб. 65 коп. серебром³².

Прошло ещё десятилетие. Деревянный мост по Царёво-Константиновской улице продолжал служить горожанам летом, осенью, зимой и весной связывая две части города Вятки. Сохранилось и его детальное описание: *«... Упомянутый мост весь деревянный, длиною 48 ½³³, шириною с перилами до 6 сажень³⁴; он основан на 28 поперечных устоях, состоящий каждый из 6 толстых деревянных столбов, упертых нижними концами у поверхности земли в поперечные насадки, положенные на стойки, вкопанные в землю, а верхи столбов связаны между собою смежными устоями продольною и поперечною ряжевою нарубкою в 3 венца высотой, сверх того в некоторых местах сделаны косые подпорки; по верхним брёвнам нарубки наложены поперек моста и образуют мостовую; с*

обеих сторон настилки устроены досчатые тротуары, шириною в 2 ¼ арш[ина]³⁵ и обыкновенные деревянные перила, высотой 1 ¼ арш[ина]...»³⁶.

К середине XIX в. мост вновь обветшал. Без промедления требовался капитальный ремонт. Не видя возможности дальнейшего отложения этого дела «в долгий ящик», городская дума направила для освидетельствования переправы через овраг комиссию в составе инженера Капитона Олехновича и гласного Ивана Чарушина. Проведя осмотр 12 мая 1851 г., комиссия установила, что из числа деревянных столбов, составляющих основание моста, три вывалились, болонь³⁷ обгнила, а в ряжевой нарубке 8 трёхсаженных брёвен находятся в состоянии совершенной негодности. Кроме того, было установлено, что весь проезжий настил разбился, а местами даже и обрушился. Хотя провалившиеся места и были прикрыты наставками, прочность их оставляла желать лучшего, делая проезд по мосту «весьма беспокойным»³⁸.

По смете инженера К. Олехновича, стоимость исправления моста и приведения его в безопасное состояние составила 977 руб. 12 коп. серебром. Между тем, 2 июня 1852 г. занимающийся строительством купеческий сын, Иван Егорович Скопин, вызвался отремонтировать Царёвский мост всего за 299 руб., с тем, однако, условием, чтобы старый и негодный к дальнейшему употреблению материал поступил в его распоряжение. Полностью закончить работы он пообещал тем же летом³⁹.

Ремонт моста занял несколько большее время, чем предполагал Скопин, но всё же к 5 октября работы были завершены, уложившись при этом в смету. Такая экономия казенных средств была настолько высоко оценена вятским губернатором Николаем Николаевичем Семёновым, что он выразил Скопину благодарность в следующих словах: «...Принимая во внимание, что таковою сбавкою более...двух третей исчисленной по смете суммы на исправление Царёво-Константиновского моста и должным оного устройством купеческий сын Скопин сделал значительное в пользу города пожертвование, я поставляю справедливым долгом изъявить купеческому сыну Ивану Егорову Скопину за таковое общепольное дело много благодарю»⁴⁰.

Хотя основные деревянные конструкции моста и были отремонтированы, необходимо было досыпать осевшие от времени земляные насыпи-въезды на него. Однако гласный городской думы Григорий Иванов предложил взамен насыпных устроить деревянные въезды. Сочтя это предложение разумным, городские власти остановили свой выбор именно на этом варианте. Въезды на мост, согласно «кондициям», составленным и утвержденным думой в октябре 1854 г., должны были «*быть построены из соснового лесу на балках или лежнях с прибойкою шпильями на протяжении 1-го [въезда] с южной стороны в длину на 4 саж[ени]⁴¹, поперек – 6 саж[еней]⁴²; 2-го [въезда] с северной стороны в длину на 8 саж[еней]⁴³, поперек – 5 саж[еней]⁴⁴; всего на 4-х квадратных саж[енях]*»⁴⁵. По смете данные работы оценивались в сумму 123 р. 80 коп⁴⁶.

За эти деньги никто не вызвался производить работы и торги на поиск подрядчика окончились неудачей. Городским властям снова пришлось прибегнуть к «хозяйственному способу»⁴⁷. Надзор за работами был поручен гласному Гаврилу Булычеву⁴⁸.

Работы, по всей вероятности, продолжались с марта по конец мая 1855 г., поскольку в начале июня мост был приведен в «полную исправность», что было засвидетельствовано городским головой, гласными и полицмейстером⁴⁹.

Таким образом, деревянный мост требовал постоянного внимания и частого ремонта. Поэтому следующий этап его истории связан с сооружением уже земляной насыпи через овраг.

6 апреля 1866 г. городской думой было получено разрешение министра внутренних дел А.Е. Тимашева на устройство земляного моста через Засорный овраг «хозяйственным способом». Работы по прокладке трубы для речки Засоры и отсыпке дамбы в основном были закончены к 1868 г., но окончательное обустройство моста было окончено только в 1870 г.

Заслуживает внимания один из эпизодов строительства, на котором мы и остановимся особо. Водоводную трубу для речки Засоры выстроили из кирпича в течение лета 1867 г., а свод её оставили на кружалах на всю зиму. Размеры её составляли: в длину – 18,3 сажень⁵⁰, в ширину при устье – 1 сажень 2 аршина и 14 вершков⁵¹, а на выходе – 3 аршина⁵². Радиус свода трубы составлял 1 аршин 8 вершков⁵³. Необходимо отметить, что при её возведении строители почти во всех размерах и форме свода отступали от утвержденного проекта⁵⁴.

Выложив свод трубы, тем же летом строители приступили к отсыпке дамбы, тем самым не дав просохнуть как следует кирпичной кладке. Как выяснилось позднее, это имело негативные последствия. Весной 1868 г. на дамбу был насыпан ещё слой земли высотой в 2 сажени. Всего же высота насыпи составляла теперь около 4-х сажень⁵⁵ из проектируемых 5-ти. Когда 10 июня 1868 г. выбили из трубы поддерживающие свод кружала, он под тяжестью этой многотонной насыпи начал неравномерно оседать, из-за чего на его внутренней стороне образовались многочисленные выпуклости и даже поперечные трещины. Как отмечали при осмотре техники строительного отделения Вятского губернского правления, кирпичная облицовка стенок, поддерживавших свод, была сложена из настолько некачественного кирпича, что их можно было выламывать из кладки прямо руками⁵⁶. Поскольку высота насыпи к тому времени уже была солидной, то перекладывать свод трубы не стали, оставив до августа-месяца на испытание.

Несмотря на сомнительное качество постройки, дальнейших отрицательных изменений в состоянии свода не произошло. Новых выпуклостей и иных дефектов в водоводной трубе обнаружено не было. По крайней мере, такова была резолюция инженеров, осмотревших сооружение

через год, 5 мая 1869 г., и утверждённая губернским архитектором М.С. Купинским⁵⁷.

Окончательно дамба земляного моста была отсыпана к концу октября 1870 г. под наблюдением младшего инженера А.С. Андреева и гласного думы Я.Н. Клабукова⁵⁸.

Несомненно, земляной мост был гораздо надёжнее и удобнее деревянного, но и он требовал периодического ремонта. Осенью 1885 г., вероятно, вследствие обильных осадков, часть насыпи Царёво-Константиновского моста обрушилась. По причине неподходящего для работ времени года ремонт отложили до весны 1886 г. 14 мая 1886 г. городская управа уже докладывала, что, кроме подсыпки и утрамбовки насыпи, необходим ещё ремонт деревянных тротуаров, водосточных труб-«ливнёвок» и новая кирпичная облицовка каменной трубы под дамбой. Из этого напрашивается вывод, что некачественно выложенная в 1867 г. облицовка к тому времени окончательно разрушилась, подмытая водами Засорной речки⁵⁹. По запросу городских властей архитектором В.М. Дружининым была составлена смета на исправление сооружения, составившая 767 руб. 65 коп⁶⁰.

Во избежание дальнейших обрушений, дума в «кондициях» для подрядчиков детально оговорила, как следует сооружать насыпь: *«...По очистке места [работ] должна быть приготовлена подошва будущей постройки, так, чтобы уклон был сделан к мосту, а затем...можно приступить к возке сланцеватой глины и её утрамбовке.*

Слой глины должен быть не толще 1 фута (7 вершков)...чтобы каждый слой имел уклон у мосту...согласно выровненной подошве... Каждый слой особенно тщательно утрамбовывается и затем приступает подрядчик к насыпке следующего слоя.

По выведении всех слоев заподлицо со старыми частями моста откос выравнивается и покрывается дёрном...и прибивается ивовыми кольями...Дёрн может быть взят из откосов Засорного оврага.

По исправлении откосов подрядчик приступает к исправлению тротуар[ов], перил и отводных канав согласно смете...»⁶¹.

14 июня 1886 г. состоялся конкурс на подряд. Его выиграл вятский мещанин Аркадий Николаевич Бабилов, предложивший из всех присутствующих наименьшую цену на работы – 549 руб.⁶²

К 11 августа ремонтно-восстановительные работы на дамбе были завершены⁶³. Такая быстрота объясняется большим количеством рабочих (442 чел.), землекопов (348 чел.), дёрноукладчиков (30 чел.), плотников (140 чел.). Количество вновь насыпанной на мост земли составило 116 куб. сажень⁶⁴.

Контрольная комиссия от городской управы 13 августа произвела осмотр сделанным работам, отметив, что *«...исправление...Царёвского моста произведено не в совсем удовлетворительном виде, а именно: перила моста в некоторых местах требуют замены новыми, а водосточные трубы – тщательной заделки и затрамбовки...Настил тротуаров необходимо*

заменить в некоторых местах новыми досками и устроить их так, чтобы они не прогибались и не имели больших скважин [отверстий от сучков], затем достроить перила моста...и окрасить [их]»⁶⁵.

К 3 сентября Бабилов исправил все недостатки, указанные комиссией, получив от управы оставшиеся 150 руб. за произведённые работы⁶⁶. С тех пор земляной мост по современной улице Свободы существенных изменений не претерпел, ремонтировался лишь время от времени и по мере необходимости. Наиболее значительные изменения, которым он подвергся с тех пор, заключаются в асфальтировании тротуаров и проезжей части, а также в засыпке водоводной трубы по причине пересыхания речки Засоры.

История Вознесенского (Николаевского)⁶⁷ моста началась в конце 1830 г. Первоначально он был сделан из дерева, подобно Царёво-Константиновскому, но в отличие от него был лишь пешеходным. Свидетельство об осмотре, совершённом 12 июля 1835 г., даёт представление о его устройстве и состоянии на тот период: *«...мост...видимых признаков ветхости не имеет, но...построен был без должных предосторожностей и железных укреплений, необходимых по значительной ширине и глубине оврага... Столбы мало углублены в землю, отчего могут иметь неравное движение при значительной тяжести; сверх всего не взято мер предохранить оные от гниения смолением или обожжением по случаю протекающего по оврагу ручья, значительно увеличивающегося в весеннее время...отчего основания столбов, находясь в неравном состоянии сырости грунта...подвержены не единовременному разрушению.*

Средний ряд столбов, проходящих под мостом, вдоль перпендикулярно и крайние по обе стороны, поставленные откосно к средним, не скреплены с продольными и поперечными насадками железными скобами, исключая параллельно прибитых шпильями досок под верхними накладками моста и поперечно в середине оврага 5 рядов перпендикулярных свай от боковин отклоненных, подпертых откосными контрфорсами»⁶⁸.

Подряд на приведение моста в исправное состояние получил крестьянин Фёдор Лебедев. Он соединил столбы основания моста косыми деревянными связями «с надлежащею прочностью», для чего у купца Давыда Микулина было приобретено 20 строевых брёвен⁶⁹. Надзор за работами был поручен гласному городской думы Прокопию Микулину. К 28 июня 1835 г. все работы были завершены. Городская дума после осмотра моста постановила, что он *«в прочном и безопасном виде и никакого другого устройства не требует»⁷⁰.*

К 1850-м гг. пешеходный мост находился в плачевном состоянии, а улица Вознесенская становилась одной из главных магистралей Вятки. Требовался новый мост, который бы смог удовлетворять потребности растущего города и служить для удобства его жителей. Поэтому 27 мая 1850 г. вятской губернской строительной комиссией были объявлены торги на постройку в г. Вятке *«через Засорный овраг земляной дамбы с каменной трубой»*. По смете, на эти работы было отпущено 12259 руб. 89 коп.⁷¹

Дело, однако, затянулось. Вероятно, это вызывалось недостатком средств – в эти же годы перестраивался Царёвский мост. Устройство каменной трубы для Засорной речки началось только в 1856 г.⁷², а строительство и вовсе растянулось на одиннадцать лет. Велось оно не одновременно, и, по всей видимости, разными подрядчиками. Документы сохранили только отрывочные сведения об истории возведения этого объекта. Известно, к примеру, что водоводная труба под дамбой была завершена строительством к 8 января 1860 г., а 10 февраля того же года освидетельствована строительной комиссией⁷³.

3 мая 1867 г. в отчете об освидетельствовании готового моста губернский архитектор А.Ф. Глазырин отмечал, что «...[строительные] работы...вообще произведены не совсем удовлетворительно. Земляная насыпь, не будучи правильно и ровно на всем её протяжении утрамбовываема равномерными слоями, а откосы оной правильно выравнены, дала заметную неправильную осадку, преимущественно посередине [по длине], стулья под переводы, недостаточно укрепленные в насыпи, большею частью осели, а от сего и лежащие на них самые переводы тоже...образовали...значительные перекосы; каменной трубе под насыпью следовало бы дать более правильное направление относительно таковой же [каменной трубы] под дамбою около полиции [т.е. Казанского земляного моста]»⁷⁴.

Хотя Вознесенский мост и был земляным, при этом он считался пешеходным по причине как недостаточной ширины дорожного полотна, так и плохо утрамбованной насыпи, от чего в ненастное время проезд по мосту был совершенно невозможен⁷⁵. Двадцать лет спустя после постройки он существенно обветшал, требуя масштабной реконструкции. В акте осмотра моста контрольной комиссией Вятской городской управы, произведённого 7 октября 1885 г., констатировалось, что «тротуары и перила на мосту пришли в совершенную ветхость, полотно дороги осело и земля находится в рыхлом состоянии»⁷⁶.

По мнению управы, для приведения Вознесенского моста в надлежащее состояние требовалось возвысить дорожное полотно на мосту в средней части до полуаршина землёй или песком, с уклоном в сторону тротуаров, верхний слой сделать из битого бутового камня. Вместо ветхих тротуаров и перил сделать новые, повысив до уровня проезжей части, сваи под ними подлежали замене. Пространство под деревянными тротуарами планировалось укрепить плотно утрамбованной землёй. Для защиты от размыва дорожной насыпи предполагалось устройство «сколько будет требоваться» ливневых стоков. С этой же целью решено сделать было на въездах на дамбу канавы, «дабы вода с уклонов гор не попадала на мост»⁷⁷.

На перечисленные «неотложные» исправления, по смете архитектора В.М. Дружинина, следовало затратить 1803 руб. 35 коп⁷⁸, а заготовка строительных материалов и надзор за реконструкцией были возложены на контрольную комиссию городской управы.

14 июня 1886 г. состоялись торги на поиск подрядчика. Выиграл их крестьянин Иван Федорович Барамзин. Стройматериалами его обеспечила городская управа, закупив у крестьян Федора Феофилактова Леушина и Павла Романовича Заркина суммарно 550 сосновых брёвен⁷⁹ и 25 июня работы начались.

За два месяца, отведенных городской управой, Барамзин провёл масштабные работы. Был устроен плетень из ивовых веток вдоль подошв моста (общей длиной около 100 саженей и высотой в 1 ½ аршина), заново настланы тротуары (общей длиной около 120 саженей), установлено 100 тумб вдоль них, заменено 100 саженей перил на мосту, устроен новый деревянный настил для дорожного полотна (площадью 220 кв. саженей)⁸⁰ и другие оговорённые в контракте работы. К 1 сентября 1886 г. реконструкция земляного моста по Вознесенской улице подрядчиком Барамзиным была успешно завершена. Контрольная комиссия отметила, что «...*работы проведены правильно, прочно и вообще экономично и добросовестно, а материалы употреблены хорошего качества*». Управа постановила открыть мост для проезда уже на следующий день⁸¹. Заметим, что расходы на все работы и материалы составили 1270 руб. вместо запланированных 1803 руб. 35 коп⁸². Девять лет спустя проезжая часть была замощена камнем.

Такова история создания земляного моста по современной улице Ленина. Дальнейшие изменения в его облике были косметическими: подсыпка промоин дамбы, мощение, а затем и асфальтирование проезжей части и тротуаров. Водоводная труба под дамбой была позднее засыпана (как на Царёво-Константиновском и Казанском мостах) вследствие пересыхания речки Засоры.

Когда началась история Владимирского земляного моста – точно выяснить не удалось. Известно лишь, что в 1856 г. уже существовал деревянный пешеходный мост, идущий «*по Владимирской улице от Владимирской церкви за лог [Засорный овраг]*»⁸³. Именно с этого времени он появляется в документах как реально существующий объект. Впрочем, идея его сооружения вместе со сметой на строительство была предложена ещё в 1815 г. И.Д. Дюссар-де-Невилем, однако воплощения не получила⁸⁴. По всей вероятности, объяснением этого служит окраинный «статус» Владимирской улицы в те годы.

Первое документальное упоминание Владимирского моста через Засорный овраг произошло благодаря курьёзу. 5 мая 1856 г. комиссар по надзору за городским имуществом направил в городскую думу рапорт, о том что: «...*по Владимирской улице идучи от Владимирской церкви за лог на... мосте с левой стороны неизвестно кем все перила спущены в лог с переломанием некоторых поперечин*»⁸⁵.

Для выяснения личности хулиганов, сломавших перила, вятской городской полицией был учинен опрос живущих неподалёку мещан, в числе коих оказался и Андрей Ионович Двойнишников. Добиться информации от него не удалось, поскольку он заявил, что «...*Кто, когда и как сломал перила на Владимирском мосту я совершенно не знаю, не ведал и не*

слыхал, сам виновным не состою и никого в том не подозреваю, знаю же только, что мост сей ныне неисправен»⁸⁶. Остальные опрошенные тоже ничего не видели и не слышали, так что правонарушителей найти не удалось. После восстановления перил моста во избежание подобных инцидентов в дальнейшем, городской думой было решено поставить рядом с ним караульную будку⁸⁷.

К последней четверти XIX в. город существенно разросся, и Владимирская улица перестала быть окраиной. Вятскими властями было решено построить через Засорный овраг в этом месте ещё один земляной мост с каменной трубой, по образцу уже существовавших тогда Казанского, Вознесенского и Царёвского.

Работы начались в 1875 г. и продолжались до 1877 г.⁸⁸ За это время была выложена каменная труба, отсыпана и укреплена дамба, устроены деревянные тротуары и проезжая часть. По-видимому, «набив руку» на строительстве земляных мостов, городские власти не составляли специального проекта, используя уже имеющиеся. К тому же, здесь было начало Засорного оврага и его ширина и глубина не была такой большой, как на более восточных улицах. Просуществовал он без особых изменений до 1982 г., когда началось устройство в овраге сквера имени 60-летия СССР. В рамках этой реконструкции со стороны сквера дамба была расширена для прокладки дополнительных тротуаров.

К 1887 г. в Вятке существовали 4 земляных моста — Казанский, Вознесенский, Царёвский и Владимирский. Оставалась без моста только Никитская улица. Впрочем, в течение многих лет жители города свозили туда землю и строительный мусор, так что к этому времени Засорный овраг в районе этой улицы был значительно засыпан. В связи с этим 3 марта 1887 г. городская дума сочла своевременным соорудить каменную трубу и приступить к отсыпке дамбы. 17 марта управа запросила у губернского архитектора В.М. Дружинина смету на стоимость работ⁸⁹. Она была представлена к 23 апреля и составила 2197 руб.⁹⁰ Свободных средств на том момент у управы не оказалось, поэтому она сочла целесообразным отложить сооружение земляного моста до лучших времен⁹¹.

В сентябре 1899 г. домовладельцы района, прилегающего к Засорному оврагу по Никитской улице, направили в городскую управу ходатайство об устройстве моста. *«Между тем – писали они, – мы и другие граждане имеем настоятельную потребность в прямом сообщении с первою частью [г. Вятки] через овраг по Никитской улице, где предположен мост, для постройки которого...нет никаких преград и препятствий, стоит только приступить к работе и мост при теперешнем времени, в течение одного месяца, будет готов и при том денежный расход на него потребуется в самой незначительной сумме, именно до 800 руб.»⁹².*

18 октября 1899 г. городская дума согласилась с выраженной в заявлении мыслью о настоятельной необходимости устройства моста через Засорный овраг и поручила управе внести в смету на 1900 г. необходимую сумму и далее приступить к заготовке строительных материалов⁹³.

22 марта 1900 г. в городскую управу поступило предложение на подряд по строительству каменной водопропускной трубы под дамбу от крестьянина Владимирской губернии Афанасия Григорьевича Морозова, а в апреле-месяце – от саранского мещанина Петра Дмитриевича Шестерикова⁹⁴.

Управа, однако, на этот раз решила отказаться от сооружения каменной трубы, сделав выбор в пользу установки в дамбу более дешевой (и вместе с тем более прочной) чугунной. Для этих целей 30 марта в главную контору Холуницких горных заводов был направлен запрос о заказе и поставке в Вятку таких труб. Каждое из звеньев трубы должно было иметь диаметр 0,5 сажени, в длину – 1 сажень, а толщину стенок 1 дюйм. Общая длина трубы должна была составить 12 саженей⁹⁵.

К 15 июля заказанные водопропускные трубы изготовлены заводом и отправлены в Вятку⁹⁶. Контроль за строительными работами по распоряжению губернатора Николая Михайловича Клингенберга был поручен инженеру-механику Николаю Николаевичу Вашкову.⁹⁷

В конце января 1901 г. выяснилось, что заказанных весной-летом прошлого года чугунных труб недостаточно для продолжения работ и на Холуницких заводах было заказано еще 5 дополнительных звеньев⁹⁸.

К концу сентября-началу октября 1901 г. работы по установке водопропускных труб и отсыпке дамбы были завершены. Так был построен последний земляной мост через Засорный овраг.

Итак, за век в нашем городе было построено пять земляных мостов: Казанский, Царёвский, Вознесенский-Николаевский, Владимирский и Никитский. Все они были возведены исключительно ручным трудом, без применения механизмов. Современному человеку при взгляде на эти пять мощных насыпей даже трудно представить, какого колоссального напряжения требовало сооружение каждой из них. Они прочно вошли в наш городской быт и сама мысль о том, что когда-то их попросту не существовало, кажется невероятной. В самом деле, сейчас трудно представить, что раньше для перехода из северной части г. Вятки в южную и наоборот горожанам приходилось в любое время года, при любой погоде, днём и ночью, спускаться по крутым глинистым склонам оврага, пересекать топи Засорной речки по шатким мосткам, а затем вновь подниматься наверх.

Такова история о том, как наши предки-вятчане, вступив в борьбу с самой природой, сумели наперекор всем имевшимся препятствиям обуздать и подчинить её своей непреклонной воле. И потому, гуляя по старой Вятке морозной зимой и жарким летом, солнечной весной и дождливой осенью, мы обязательно будем помнить о тысячах безвестных строителей, землекопов, плотников и многих-многих других, трудом чьих рук были сотворены эти чудеса, лежащие ныне под нашими ногами.

- ¹Ориентировочно за современной ул. Карла Либкнехта.
- ²Современная ул. МОПРа.
- ³Глубокая обрывистая промоина; овраг.
- ⁴ЦГАКО. Ф. 583. Оп. 600. Д. 30. Л. 5.
- ⁵Там же. Л. 4.
- ⁶ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 15. Л. 203.
- ⁷Юрьев В.П. Состояние города Вятки в царствование императрицы Екатерины II-й: Очерк по истории городского общественного управления. Вятка, 1885. С. 163.
- ⁸ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 15. Л. 194; Д. 15. Т.1. Л. 2.
- ⁹Там же. Л. 200.
- ¹⁰Там же.
- ¹¹Там же. Л. 203.
- ¹²Там же.
- ¹³Там же. Л. 235.
- ¹⁴Там же. Л. 239.
- ¹⁵Там же. Л. 263.
- ¹⁶Старое название ул. Казанской.
- ¹⁷Там же. Л. 267.
- ¹⁸Там же. Л. 313.
- ¹⁹Связки прутьев, хвороста, употребляемые для укрепления насыпей, прокладки дорог по болоту, при сооружении плотин и т.п.
- ²⁰Там же. Л. 238.
- ²¹ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 141. Л. 2-3.
- ²²Современная ул. Свободы.
- ²³Там же. Л. 8.
- ²⁴Там же. Л. 9,10,11.
- ²⁵Там же. Л. 19.
- ²⁶Там же. Л. 22, 23.
- ²⁷Там же. Л. 26 об., 27.
- ²⁸Там же. Л. 30.
- ²⁹Там же. Л. 40.
- ³⁰ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 316. Л. 6.
- ³¹Там же. Л. 37.
- ³²Там же. Л. 43.
- ³³Приблизительно 103 м.
- ³⁴Приблизительно 12,8 м.
- ³⁵Приблизительно 1,6 м.
- ³⁶ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 456. Л. 10.
- ³⁷Оболонь, заболонь – наружный, менее плотный слой древесины, лежащий непосредственно под корой.
- ³⁸Там же. Л. 9 об.
- ³⁹Там же. Л. 23, 23 об.
- ⁴⁰Там же. Л. 26 об.
- ⁴¹Приблизительно 8,5 м.
- ⁴²Приблизительно 12,8 м.
- ⁴³Приблизительно 17 м.
- ⁴⁴Приблизительно 10,7 м.
- ⁴⁵Там же. Л. 53, 53 об.
- ⁴⁶Там же. Л. 59.
- ⁴⁷Там же. Л. 68.
- ⁴⁸Там же. Л. 70.
- ⁴⁹Там же. Л. 72.
- ⁵⁰Приблизительно 39 м.
- ⁵¹Приблизительно 4,18 м.
- ⁵²Приблизительно 2,13 м.
- ⁵³Приблизительно 1,06 м.
- ⁵⁴ЦГАКО. Ф. 583. Оп. 491. Д. 70а. Л. 6.
- ⁵⁵Приблизительно 8,6 м.
- ⁵⁶Там же. Л. 7 об.
- ⁵⁷Там же. Л. 29.
- ⁵⁸ЦГАКО. Ф. 583. Оп. 493. Д. 199. Л. 1.
- ⁵⁹ЦГАКО. Ф. 628. Оп. 7. Д. 38. Л. 1.
- ⁶⁰Там же. Л. 1 об.
- ⁶¹Там же. Л. 4, 4 об.

- ⁶²Там же. Л. 12 об.
- ⁶³Там же. Л. 18.
- ⁶⁴Там же. Л. 20.
- ⁶⁵Там же. Л. 21, 21 об.
- ⁶⁶Там же. 27 об.
- ⁶⁷Современная ул. Ленина.
- ⁶⁸ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 248. Л. 3.
- ⁶⁹Там же. Л. 9.
- ⁷⁰Там же. Л. 9 об.
- ⁷¹О вызове к торгам // Вятские губернские ведомости. 1850. № 21. 27 мая. С. 188.
- ⁷²ЦГАКО. Ф. 583. Оп. 490. Д. 117. Л. 18.
- ⁷³Там же. Л. 17.
- ⁷⁴Там же. Л. 1.
- ⁷⁵ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 7. Д. 37. Л. 2.
- ⁷⁶Там же.
- ⁷⁷Там же. Л. 2 об.
- ⁷⁸Там же. Л. 5 об.
- ⁷⁹Там же. Л. 20, 20 об.
- ⁸⁰Там же. Л. 29.
- ⁸¹Там же. Л. 48.
- ⁸²Там же. Л. 55.
- ⁸³ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 584. Л. 3.
- ⁸⁴ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 15. Л. 364.
- ⁸⁵ЦГАКО. Ф. 630. Оп. 8. Д. 584. Л. 1.
- ⁸⁶Там же. Л. 5.
- ⁸⁷Там же. Л. 8 об., 9.
- ⁸⁸Обзор Вятской губернии за 1875 год. Вятка, 1876. С. 41; Обзор Вятской губернии за 1876 год. Вятка, 1877. С. 44; Обзор Вятской губернии за 1877 год. Вятка, 1878. С. 56.
- ⁸⁹ЦГАКО. Ф. 628. Оп. 7. Д. 59. Л. 1.
- ⁹⁰Там же. Л. 4 об.
- ⁹¹Там же. Л. 7.
- ⁹²Журналы Вятской городской думы за 1899 год. Том 2. Вятка, 1900. С. 328.
- ⁹³Там же. С. 323, 324.
- ⁹⁴ЦГАКО. Ф. 628. Оп. 7. Д. 128. Л. 5, 5 об., 7.
- ⁹⁵Там же. Л. 6, 6 об.
- ⁹⁶Там же. Л. 11.
- ⁹⁷Там же. Л. 13.
- ⁹⁸Там же. Л. 14.