



КЕРЧЕНСКАЯ ПЕРЕПРАВА

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

Остров — это часть суши, окруженная водой. Полуостров — это почти остров, но имеющий зачастую лишь узкую полосу — перешеек. Крымский полуостров соединен с материком Перекопским перешейком, слишком узким, чтобы рассматривать его как надежную связь с материком.

Еще на рубеже XIX–XX в. англичане выдвинули идею строительства моста через Керченский пролив как части европейско-азиатской железнодорожной магистрали Лондон – Дели.

Репетицией стала прокладка телефонного кабеля по дну Керченского пролива, обеспечившая надежную связь метрополии с восточными провинциями. Но строительство магистрали и двух супермостов (второй — через Ла-Манш) англичанам оказалось не по зубам. Однако идея, проплавав некоторое время на высоте птичьего полета, упала в головы российских предпринимателей. Император Николай II строительство моста одобрил и поручил привлечь к осуществлению этого проекта лучших российских инженеров.

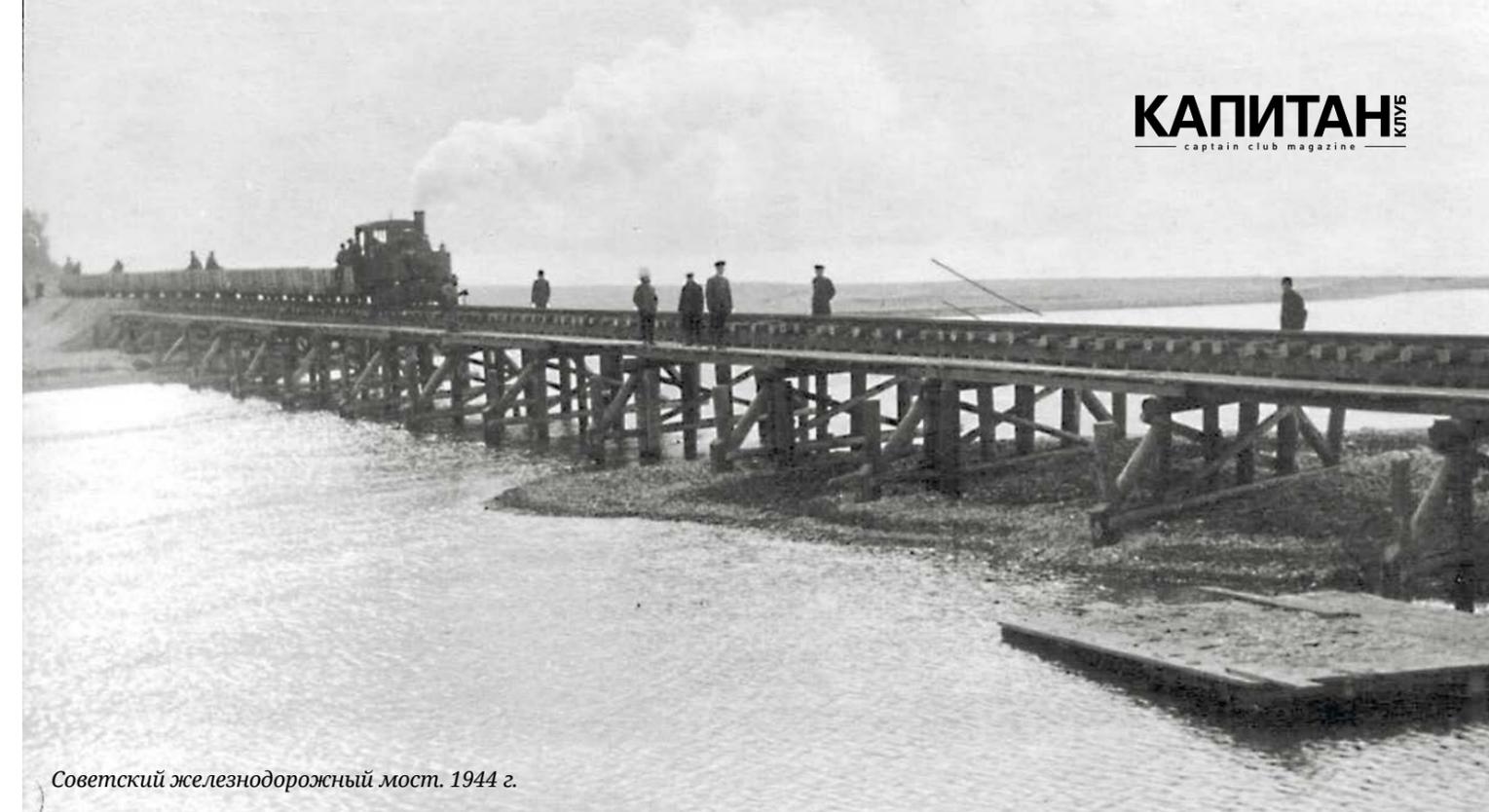
Немецкая подвесная канатная дорога через Керченский пролив. 1943 г.



А вскоре началась Русско-японская война, затем произошли беспорядки, именуемые первой русской революцией, потом опять война, снова беспорядки... Проект покрылся толстым слоем пыли, но в 1930-х годах ветер индустриализации позволил оценить эту идею свежим взглядом. Предполагалось проложить железную дорогу с юга Украины от Херсона через Крым, далее по мосту через Керченский пролив и затем до Потти, вдоль

всего черноморского побережья Кавказа. Подготовка к строительству велась весьма активно, были даже заказаны крупногабаритные конструкции в Германии.

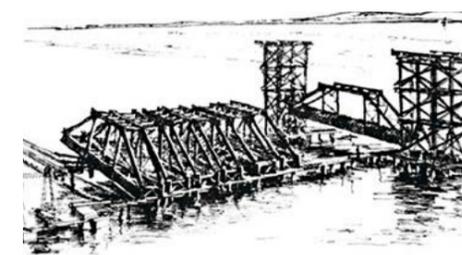
Но опять помешала война — Великая Отечественная, и строительство моста продолжили немцы, захватившие Крым. Первый раз они заняли Керчь в ноябре 1941 года, но уже 30 декабря мы туда вернулись. Второй раз немцы оккупировали Керчь 19 мая 1942 года,



Советский железнодорожный мост. 1944 г.

и лишь 11 апреля 1944-го советские войска окончательно освободили город. Севастополь был освобожден в мае того же года.

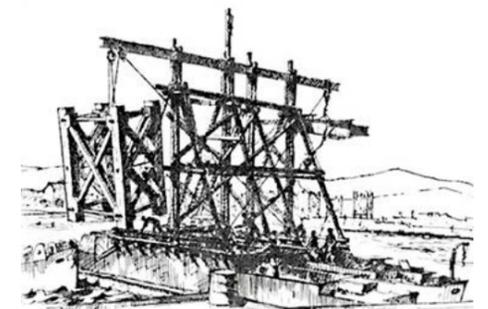
Заняв Керчь во второй раз, немцы, памятуя о мировом господстве, решили возродить английскую идею, придав ей арийский оттенок, то есть отправной европейской точкой стал Мюнхен, конечной — Индия. Подготовка к строительству началась весной 1943 года с использованием тех самых конструкций, заказанных в свое время Советским Союзом. Окончание работ планировалось в 1944 году, но успешные действия советских войск привели к замедлению работ, а потом и полной их остановке. Тем не менее летом 1943 года вместо моста немцы очень быстро построили подвесную канатную дорогу через Керченский пролив для доставки военных грузов частям, блокированным в районе Таманского полуострова. Несколько месяцев она работала почти бесперебойно, доставляя в сутки на материк около 500 тонн различных грузов. Но это не спасло положения.



После освобождения Тамани в восточной части Крыма высадился наш десант, и советские инженеры занялись восстановлением канатной дороги через Керченский пролив. Для этого использовалось оборудование одной из грузинских канатных дорог. В феврале 1944 года переправа над Керченским проливом протяженностью около пяти километров отправила первые вагонетки в Крым. Суточная производительность дороги при 150 вагонетках составляла 300 тонн вооружения, боеприпасов, продовольствия для бойцов 56-й армии.

После освобождения Крыма на берегу Керченского пролива обнаружили горы металлических конструкций и оборудование, доставленное сюда немцами для строительства моста. Здесь были и мощные грузовики, и бульдозеры, и дизельные копры для забивания свай, и сварочные аппараты, и много чего еще. Узнав об этих трофеях, советское правительство решило немедленно строить мост через Керченский пролив.

Взяв за основу оставленные немцами конструкции и технику, советские инженеры разработали проект моста, состоявшего из 115 пролетов длиной 27 метров каждый. Над судоходным фарватером предусматривалось двухпролетное 110-метровое поворотное устройство, разворачивавшееся на 90 градусов для пропуска судов лобой грузоподъемности одновременно в обоих направлениях.



Длина моста составила 4,5 километра при ширине 22 метра.

Новый мост, существенно сокращавший путь с Кавказа в Крым, был крайне нужен наступающей армии, поэтому стройку завершили ударными темпами всего за 150 дней, к 27-й годовщине Октябрьской революции. Обеспечить такие небывалые короткие сроки помогло решение возводить мост по «облегченному» варианту, не предусматривавшему строительство ледорезов.

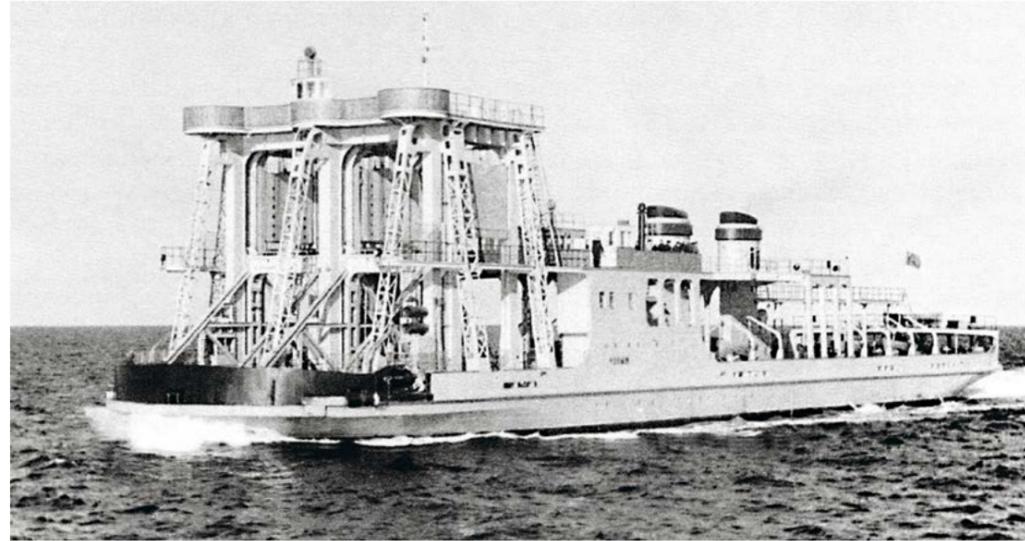
В ноябре 1944 года открылось движение грузовых поездов по мосту, и большая группа строителей получила правительственные награды. Обычные в таких случаях недоделки и недоработки должны были устранить к январю 1945 года. Однако этот процесс, естественно, затянулся, а в феврале на Черном и Азовском морях начались сильные шторма. Угроза мосту исходила от очень опасных по-»

КАПИТАНСКИЙ АРХИВ

Паром «Чулым»
(с 1955 года — «Южный»)

движек льда, который бомбили с воздуха и разрушали взрывчаткой. Но это не помогло, и 18 февраля 1945 года северо-восточный ветер нагнал из Азовского моря такое количество льда, что 32 опоры рухнули, как карточный домик. Сказалось отсутствие ледорезов. На следующий день упали еще 42 опоры. Таким образом, мост действовал чуть более трех месяцев. Кстати, 11 февраля, за неделю до катастрофы, по мосту прошел поезд с советской делегацией, возвращавшейся с Ялтинской конференции.

После такой страшной аварии у руководителей стройки награды отняли, но никого не расстреляли. Среди военных инженеров ходила легенда, будто Сталин решил не прибегать к высшей мере и сказал: «Наказывать не будем. Я сам в этом виноват».



Заменой разрушенному мосту стала открытая в 1953 году Керченская паромная переправа, соединившая порты Крым и Кавказ. Здесь работали четыре железнодорожных парома: «Заполярный», «Северный», «Южный» и «Восточный», позднее к ним добавились три автомобильных парома: «Керченский-1», «Керченский-2» и «Ейск». К началу 1990-х железнодорожные паромы устарели настолько, что их пришлось снять с «пробега». Десять лет на переправе действовали только автомобильные паромы, и лишь в 2004 году возобновилась грузовая железнодорожная переправа паромами «Анненков» и «Петровск».

Автомобильные паромы «Керченский-1» (справа) и «Керченский-2» в порту «Крым» (начало 1980-х годов)



Остатки опор еще долго напоминали об этих событиях, намекая на то, что мост все-таки нужен. Перекопский перешеек явно недостаточен для такого важного региона, как Крым. После распада Советского Союза и российские, и украинские политики неоднократно обсуждали тему строительства нового моста через Керченский пролив, но у этого проекта были активные сторонники и противники. Сегодня же очевидно, что связь Крыма с метрополией крайне необходима, и правительство России уже предпринимает к этому реальные шаги. ❄️

ЛУЧШИЕ ОКЕАНСКИЕ ЯХТЫ ДЛЯ РЫБАЛКИ



75 Flybridge Yacht

Riviera Flybridge



Порт «Крым», 2004 г.

FLYBRIDGE	75F	61	58F	58	53F	53	47F	47	45	43	38	OFFSHORE EXPRESS	48	43	SPORT YACHT	5800	4700	4400	3600																	
R SYNDICATION												R FINANCE			R INTERIORS					R ELECTRONICS			R INSURANCE			R ASSIST 1800 RIVIERA					R GENUINE PARTS					R STYLE