

НАША ИСТОРИЯ И НАШЕ СЕГОДНЯ

К 70-летию освобождения Крыма от немецко-фашистских захватчиков

О подвиге Крыма и главной базы Черноморского флота – Севастополя – во время Великой Отечественной войны написано немало. Это трагические и вместе с тем славные страницы нашего исторического прошлого, забыть которое невозможно.

Отдельное место в истории отведено Керчи. За период оккупации города фашистами было уничтожено 15 тыс. мирных граждан, приблизительно столько же угнано в Германию. Вот что сообщается в одной из публикаций украинского новостного интернет-издания Newzz.in.ua:

«Злодеяния фашистов в Керчи были настолько чудовищными, что материалы о них фигурировали на Нюрнбергском процессе над главными военными преступниками фашистской Германии».

Однако Керчь выстояла, навсегда оставив за собой право называться **городом-героем**.

Во время Второй мировой войны местом кровопролитных боев стал почти весь Керченский полуостров. Враг хотел удержать Крым любой ценой. Из воспоминаний одного из полководцев, опубликованных в журнале «Новый мир» (№ 12, 1983 г.), мы узнаем: «Придавая важное значение Крыму, гитлеровское командование стремится усилить семнадцатую армию и спешно направляет в Крым подкрепления морем и по воздуху. Войска перебрасываются из Франции

и Голландии. Особенно заметно идет усиление авиации».

В 1943 году немцы начали подготовку, связанную с сооружением моста через Керченский пролив для передвижения как автомобильного, так и железнодорожного транспорта. Идея строительства принадлежала министру вооружений и боеприпасов фашистской Германии Альберту Шпееру.

Сначала немцами была возведена канатная дорога, затем началась поставка металлических конструкций и строительных материалов. Советская сторона была в курсе этих планов, однако нарушать их не стала, поскольку имела свои: Сталин хотел после освобождения Крыма использовать начатое немцами строительство...

В ходе Керченско-Эльтигенской десантной операции 1943 года с перекопского направления были оттянуты значительные силы противника и сорвано вражеское намерение нанести контрудар по наступающим войскам 4-го Украинского фронта.

Наши войска, захватив плацдарм северо-восточнее Керчи, удерживали его до

начала Крымской операции 1944 года (8 апреля – 12 мая).

Крымская операция завершилась полным разгромом 17-й немецкой армии, потери которой составили более 140 тыс. человек. В результате операции силами Отдельной Приморской армии и Черноморского флота 11 апреля 1944 года был освобожден город Керчь. Званий Героя Советского Союза за освобождение Керчи были удостоены 137 воинов... Вот что вспоминает один из очевидцев этих событий писатель П.А. Павленко: «Керчь лежала в развалинах. Ее знаменитый металлургический был разбит так же беспощадно, как Сталинградский тракторный. Ее кварталы напоминали руины города, раскопанного археологами».

Тогда-то и были обнаружены большие запасы цемента и металлоконструкций – длинномерных широкополочных двутавровых балок Пейне высотой 1 м и свай из шпунта и швеллеров, специально завезенных немцами для строительства моста через Керченский пролив. Все это трофейное богатство было оставлено врагом при отступлении...

Вот что рассказывается в воспоминаниях архитектора Б.М. Надежина, непосредственного свидетеля описываемых событий: *«Штабеля состояли из поставленных друг на друга перекрестными рядами двутавровых балок метровой высоты. Также уложены и 30-метровые сваи различных сечений. Склады бомбили, видны следы фугасных взрывов, не причинивших серьезных разрушений тысячетонным громадам, только небольшие местные повреждения. Считаем, измеряем, записываем, умножаем, складываем...»*

Следует заметить, что проектирование советскими специалистами мостового перехода, а также подготовительные и строительные работы на восточном подходе к мосту начались еще до освобождения Керчи. Проектировщики тщательно изучали особенности Керченского пролива не только по архивным документам и другим литера-



турным источникам: прорабатывая возможные варианты строительства моста, они опрашивали местных рыбаков, проводили различные наблюдения и исследование территории. Нельзя не сказать, что работа продолжалась при непрерывных артобстрелах и бомбежках. Материалы же исследований говорили в том числе и о том, что ледовые условия могут быть разными. Так, иногда в зимнюю пору льда, например, не было вовсе, а иногда наблюдались довольно значительные его выносы из Азовского моря.

Сразу же после освобождения Керчи, ровно 70 лет назад, в апреле 1944 года началось активное строительство железнодорожного моста через пролив. Динамику и некоторые технологические особенности строительства можно проследить по оперативным сводкам того периода.

Первая очередь строительства включала в себя забивку вертикальных свай промежуточных опор, сооружение опор разводной части, постройку эстакады и дамбы, монтаж пролетных строений, укладку мостового полотна и пути, бетонирование металлических свай. Ко второй очереди были отнесены забивка наклонных свай и бетонирование ростверков промежуточных опор, засыпка эстакады камнем... От возможных налетов вражеской авиации сооружаемый мостовой переход прикрывали подразделения зенитчиков ПВО. Экстремальные условия для строительства время от времени создавали морские шторма и сильные ветры. Мостостроителям, работающим в таких тяжелых условиях, писатель В.В. Ханжин посвятил свой роман «Шаг через два моря».

Итак, уже к ноябрю 1944 года впервые в СССР был построен мостовой переход через Керченский пролив (длиной более 4 км). Однако долго просуществовать ему не пришлось: во время сильнейшего зимнего шторма в феврале 1945 года мост был разрушен нашествием ледяных полей, которые двигались со стороны Азовского моря. Лед оказался очень прочным, а опоры сооружения не были защищены ледорезами...

Л.А. Венедиктов, старший научный сотрудник отдела истории войны Керченского историко-культурного заповедника, писал об этом: «Северо-вос-

точным ветром в пролив нагнало лед, который 18 февраля 1945 года разрушил 32 опоры. К 20 февраля было повреждено 42 опоры. Сохранилось 73 опоры, эстакада и земляная дамба. Восстанавливать мост не стали. Остатки опор мешали судовому движению многие годы...»

Впоследствии на месте моста была организована паромная переправа, соединившая Крым с Краснодарским краем

Со временем паромная переправа, конечно же, уже не могла справляться с возрастающими транспортными нагрузками. Неслучайно время от времени, на протяжении многих лет, возникала тема строительства нового моста через Керченский пролив. Было разработано и несколько его предварительных проектов.

В 2003 году Керченский пролив стал предметом спора между Россией и Украиной: власти Краснодарского края для предотвращения размыва морского берега стали возводить дамбу от Тамани в сторону острова Тузла, находящегося на украинской территории. Уже тогда в адрес России посыпались несправедливые обвинения за посягательство на территорию другого государства, и было принято решение остановить строительство дамбы. Однако был подписан договор, согласно которому Керченский пролив стал совместными внутренними водами России и Украины.

В 2010 году между Россией и Украиной начались активные обсуждения, касающиеся судьбы проекта транспортного перехода через пролив, а в 2013-м даже было подписано двухстороннее соглашение о его строительстве...

В свете последних известных событий (присоединения Крыма к России) в этом транспортном переходе возникла еще более острая необходимость – и социальная, и экономическая, и политическая одновременно. Будущему сооружению сегодня отведена очень ответственная роль – он свяжет нашу страну в единое целое!

В начале марта этого года председатель правительства РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, согласно которому Государственной компании

«Российские автомобильные дороги» поручено создать дочернюю структуру, которая выступит заказчиком инженерных изысканий и разработки технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства транспортного перехода через Керченский пролив.

Президент Российской Федерации Владимир Путин 19 марта 2014 года поставил перед Минтрансом РФ задачу построить Керченский переход и в автомобильном, и в железнодорожном вариантах.

Как сообщила недавно пресс-служба Государственной компании «АВТОДОР», победителем открытой конкурентной процедуры относительно инженерных изысканий и разработки ТЭО строительства транспортного перехода через Керченский пролив стал Институт по изысканиям и проектированию мостовых переходов «Гипротрансмост». Такое решение было принято 27 марта по итогам процедуры рассмотрения, оценки и сопоставления заявок на участие в запросе предложений на право заключения договора на проведение указанных работ.

На участие в открытой конкурентной процедуре были представлены заявки от семи компаний: ООО «Интерстрой», ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», ОАО «ГИПРОДОРНИИ», ЗАО «Петербург-Дорсервис», ОАО «Институт Гипростроймост», ОАО «Гипротрансмост», ЗАО «Институт «Стройпроект».

Инженерные изыскания и разработку технико-экономического обоснования для принятия решения о выборе типа перехода через Керченский пролив, его проектирования и строительства институту предстоит провести до начала ноября 2014 года.

Создание Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» дочернего зависимого общества ОАО «Транспортный переход через Керченский пролив», которое выступит заказчиком данного проекта, – это еще один шаг вперед не только в плане развития компании, но и в свете решения общих стратегических задач.

Светлана Пичкур