

Соединяя берега



Керченский пролив, отделяющий Кубань от Крыма, известен человечеству ещё с античных времён. В древности его называли Коровьим бродом или Боспором Киммерийским. В трагедии Эсхила «Прометей прикованный» Керченский пролив переплывала богиня Ио, обращённая в корову. Плутарх писал, что амазонки пересекали его по льду в суровые зимы. А в 1913 году пролив преодолел по воздуху первый кубанский лётчик-ас Вячеслав Ткачёв на высоте 1,5 километра. Он неширок - от 4,5 до 15 километров. Люди всегда хотели преодолеть эту небольшую водную преграду между двумя красивейшими и богатейшими областями.

Попытки соединить между собой Керченский и Таманский полуострова предпринимались на самом деле неоднократно. Возможно, первым воплотить задуманное хотел ещё князь Глеб Святославич в далёком XI веке. Однако из-за отсутствия необходимых технологий построить мост на такое огромное расстояние (князь насчитал аж 14 тысяч сажень, выражаясь современным языком - более 30 км) оказалось неосуществимой мечтой. Следующими о соединении двух полуостровов задумались британцы в 1870 году. Им было необходимо прямое железнодорожное движение до Индии, но реализация эта вновь стала невозможной, на сей раз причиной была уже финансовая сторона. Строительство оказалось не по карману для Великобритании. Император Николай II тоже не стал исключением, его пылкий ум, интересовавшийся архитектурой и строительством, также оказал внимание Керченскому проливу. Впрочем, от идеи этой снова пришлось отказаться - Война с Японией, а после и Первая мировая вынудили его отложить все планы на неопределённый срок.

В 1943 году немцы во время оккупации Кубани построили грузовую канатную дорогу в Крым через пролив. Об этом проекте упоминал немецкий генерал Вольфганг Пиккерт: *«В самом начале лета 1943 года северо-восточнее Керчи началось строительство подвесной канатной дороги через Керченский пролив, которая была призвана облегчить снабжение плацдарма на Кубани зимой, когда Керченский пролив покрывался льдом и судоходство прекращалось. Кроме того, эту канатную дорогу можно было бы активно использовать и в течение всего года»*. Рейхсминистр вооружения гитлеровской Германии Альберт Шпеер в своих мемуарах писал, что канатка худо-бедно обеспечивала потребности находившейся в обороне 17-й армии. Её пропускная способность доходила до тысячи тонн грузов в сутки. Подвесная дорога проработала всего лишь несколько недель и после эвакуации немецких войск с Кубанского плацдарма была взорвана.

Возведение первого железнодорожного моста началось лишь в 1944 году, после освобождения Крыма в годы Второй мировой войны. К сожалению, тогда строителями использовались в основном деревянные опоры для моста, из-за чего в дальнейшем его повредили и окончательно сделали непригодным для использования принесённые Азовским морем льды.

После войны, в 1947 году, советское правительство снова дало отмашку - строить мост. Начались подготовительные работы, но з 1950-м их прекратили и начали строить паромную переправу. Она действовала с 1954 по 2020 год. Между портами Крым и Кавказ (так назывались конечные точки пятикилометровой переправы) ходили железнодорожные паромы, принимавшие на борт составы с десятком вагонов, автомобильные паромы, перевозившие автомобили и пассажирские автобусы, а также курсировали небольшие катера.

В декабре 2013 года было подписано соглашение о совместных действиях по организации строительства транспортного перехода через Керченский пролив. В 2014 году план по строительству моста был наконец активизирован.

Что характерно, началу строительства предшествовала так называемая зачистка местности. Опытными сапёрами на территории Керченского пролива было найдено около 700 снарядов времён Второй мировой войны. Помимо того что территорию очистили от опасных снарядов, экологи вывезли на специально отведённые для того участки редких животных и растения, которые числятся в Красной книге. Впрочем, наблюдение экологами за сушей и морским районом не прекращалось вплоть до завершения строительства моста. Выполняли свою работу и археологи, которые раскопали несколько тысяч предметов времён Бронзового века, Античности и Средневековья. Среди них были найдены такие артефакты, как терракотовая голова древнегреческой скульптуры, скелет кита, возраст которого приблизительно 10 миллионов лет, керамические сосуды V–III веков до н.э. и др. Все эти уникальные находки затем были переданы в фонд Таманского музея.



При исследовании территорий была обнаружена античная усадьба, состоящая из 40 помещений и 9 дворов. Строители железнодорожной линии Крымского моста скорректируют трассу из-за археологической находки.



Возведение Крымского моста доверили федеральному дорожному агентству «Росавтодор» и крупной российской компании ООО «Стройгазмонтаж». Все необходимые для постройки приготовления были завершены в 2015 году, а уже в 2016-м началась установка фундаментных опор.

Сооружение автодорожной части моста завершилось всего за два месяца, уже 15 мая 2018 года автострада была открыта Президентом РФ Владимиром Путиным. Он проехал во главе колонны строительной техники за рулём КамАЗа. Железнодорожная линия, однако, требовала больше времени и усилий, чем при строительстве автомобильной трассы, поэтому работа, над железной дорогой завершилась годом позже.



В общей сложности длина Крымского моста составила 19 км, из которых 11,5 км пролегают на суше по острову Тамань и всего 7,5 км над морем, благодаря чему Крымский мост получил титул самого длинного сооружения Росши и Европы в целом. Что интересно, Крымский мост обрёл популярность не только благодаря масштабам строительства и красотой сооружений - он стал неизменным источником вдохновения для многих творческих натур. Больше тысяч стихов и песен были посвящены его архитектурным достоинствам. А песня «Я забиваю сваю», написанная и спетая проектировщиком моста Константином Хоменко, стала впоследствии наречённым гимном Крымского моста, собрав около миллиона просмотров на YouTube.



Прославить ныне именитый мост помог и «строитель» по кличке Мостик - маленький слабый котёнок, проживший на стройке около пяти лет и ставший благодаря человеческой любви (и хорошему питанию, разумеется) здоровым крупным котом. В социальных сетях усатого нарекли талисманом Крымского моста. После того как стройка завершилась и рабочие окончательно покинули стройгородок, люди начали переживать за судьбу Мостика, желая забрать это бело-рыжее чудо себе. К счастью, дальнейшая жизнь кота сложилась весьма удачно - теперь он не только работает начальником отдела котоностей крымского подразделения МИА «Россия сегодня», но и путешествует вместе с корреспондентами по всей стране.



Кто бы мог подумать, что для того, чтобы соединить между собой два полуострова: Керченский и Таманский, - потребуется далеко не один век. Сколько было потрачено сил, времени и терпения! Ведь его открытие стало одним из важнейших событий для всей России. Проезжая Крымский мост, люди испытывают неподдельное восхищение, желая навсегда запечатлеть в своей памяти этот момент.



Эксклюзивные фотоматериалы от строителей Крымского моста
(тестовый запуск системы освещения)



















