# ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВО

**Борисенко О. Є. (м. Запоріжжя)**

## Спогади М. О. Артеменка про будівництво мостів через р. Дніпро в районі м. Запоріжжя

Спогади учасників, очевидців подій та зібрані ними матеріали як важливе історичне джерело для краєзнавчих досліджень

У фондах Національного заповідника «Хортиця» зберігається комплекс матеріалів, переданих у 1980-ті роки до Музею історії міста Запоріжжя (нині – Музею історії запорозького козацтва) ветераном мостобудування Миколою Олександровичем Артеменком. Це – фотоальбоми, ілюстрований фотографіями машинопис «Історія життя та діяльності Мостопоїзда № 7. 28.10.1941-28.10.1944 рр.», спогади про відбудову старих та будівництво нових мостів через Дніпро в районі м. Запоріжжя. Переважна більшість останніх присвячена будівництву мостів Преображенського, але історія й інших запорізьких мостів, включно зі сталевим одноарковим мостом, побудованим через Старий Дніпро у 1974 році, знайшла в них своє відображення.

Микола Олександрович Артеменко, за спогадами його рідних, народився 7 січня 1907 року в селі Абрамівка на Київщині. Закінчив Київський інститут залізничного транспорту за фахом «інженер-мостобудівник». М. О. Артеменко – лауреат Сталінської премії, Почесний громадянин м. Запоріжжя. Він мав чудовий голос і міг би стати професійним співаком, грав на бандурі, яку теж передав до фондів заповідника. Помер 25 квітня 1994 р.

М. О. Артеменко

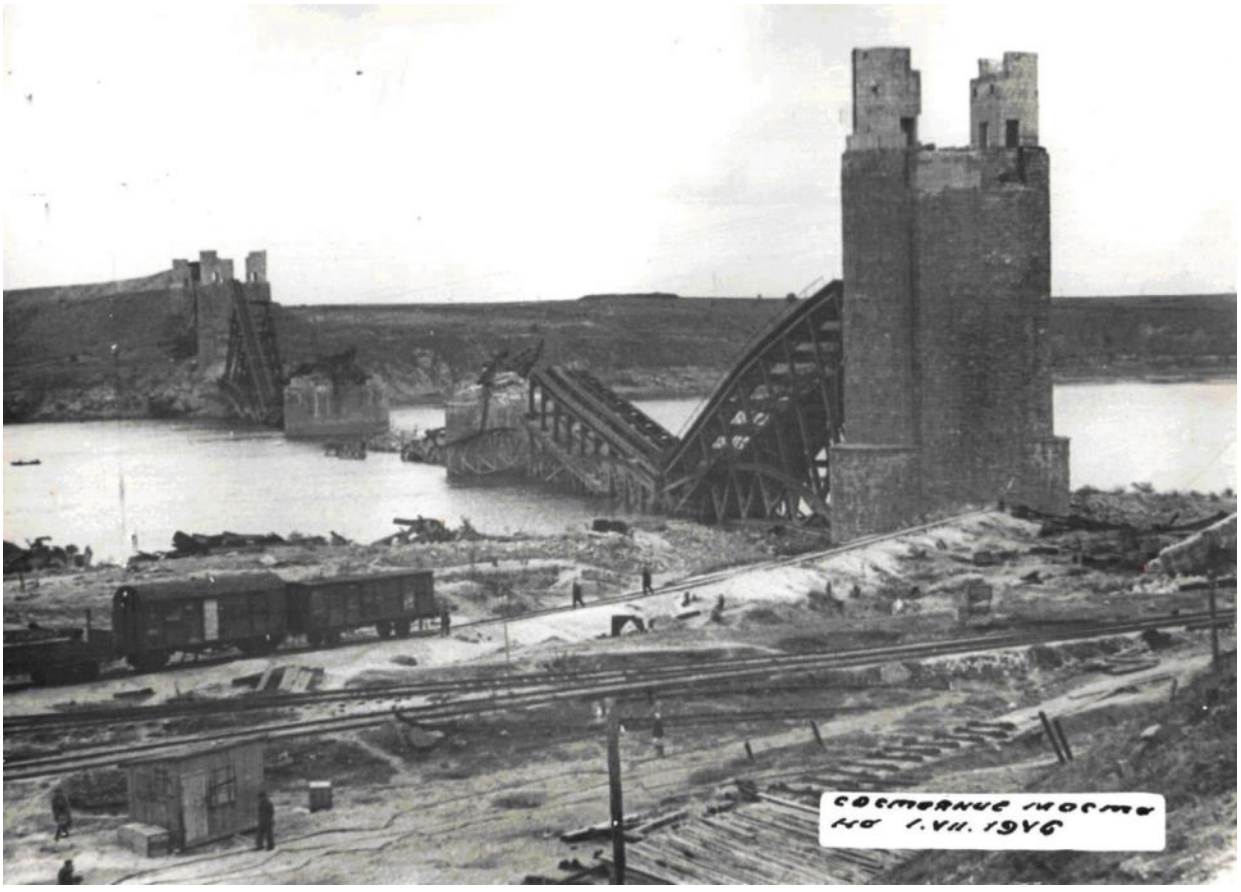
Звернемось до спогадів Миколи Олександровича. Записані вони у звичайному загальному зошиті з темно-коричневою палітуркою, який має 96 аркушів, з них 85 – це авторський рукопис російською мовою, виконаний чорною та темно-синьою пастами. На першому аркуші автором зроблено присвяту: «Музею истории Запорожья от бывшего начальника Мостоотряда № 6 и начальника строительства запорожских мостов по проекту Борыса (так у тексті) Николаевича Преображенского. 20.02.1987 року.» [1, с.2]. Самі ж спогади датуються 01.08.1986 р.

Доля залучила Миколу Олександровича Артеменка до будівництва або демонтування найбільш відомих мостів нашого міста. У якості техніка-практиканта по проектуванню Управління будівництва мостів, він у 1930-1931 роках приймав участь у будівництві сталевих мостів через Дніпро, побудованих за проектом професора Стрелецького, а у листопаді того ж 1931 року, вже у якості майстра вищеозначеного управління – у демонтуванні знаменитого Кічкаського мосту, побудованого за проектом

відомого мостобудівника-новатора Л. Д. Проскурякова.

У 1943 році разом з військами Червоної Армії будівельники Мостопоїзду № 407 приймали участь у звільненні від фашистів нашої області та міста, відбудові зруйнованих німцями мостів. Потім у своїх спогадах М. О. Артеменко напише: «Ми, військово-відбудовчий Мостопоїзд № 407 разом з 1-ю Гвардійською залізничною бригадою УВВР-20 (Управління військово-відбудовчих робіт) відновлювали залізничні колії і мости біля міста Запоріжжя та на лініях: Запоріжжя-Пологи та Запоріжжя-Мелітополь. Через Новий і Старий Дніпро, через острів Хортицю були побудовані нами тимчасові дерев’яні мости з металевими прольотами та залізничний роз’їзд на острові Хортиця під назвою «Гвардійський», на честь нашої 1-ї Гвардійської залізничної бригади. І ці мости, і тимчасова залізнична колія від станції Запоріжжя І у бік Бабурки проіснували у експлуатації дев’ять років, поки не були побудовані мости за проектом Б. М. Преображенського» [1, с. 5-6].

Тимчасові мости через Дніпро були побудовані за проектом М. О. Артеменка лише за 48 днів і були завершені 19 лютого 1944 року. Будівництво відбувалось у вкрай важких, виснажливих умовах двадцятиградусних морозів, ожеледиці, ураганного вітру та постійних нальотів фашистської авіації. Тут, вперше, був успішно використаний сконструйований М. О. Артеменком консольний кран використання якого значно прискорило зведення мостів.




Зруйнований міст Стрелецького через Новий Дніпро. 1946 р.

Потім була відбудова зруйнованих мостів у Білорусії, Польщі. У 1946 році Мостопоїзд був знов відряджений до Запоріжжя для виконання надзвичайно важливого завдання – відбудови зруйнованих мостів через Дніпро, що повинно було зіграти вирішальну роль у відродженні запорізького промислового комплексу.

Спогади М. О. Артеменка мають чітку структуру: передмову, глави, післямову. Наведемо мовою оригіналу їх початок: «Сегодня, 5 мая 1984 года – 30 лет спустя, как открыто и автогужевое движение по мостам Б. Н. Преображенского. Я решил все же таки написать свои воспоминания о строительстве этих мостов. Остался я уже один на свете, который может рассказать как это было...».

Перша глава спогадів має назву: **«Будівництво моста через Новий Дніпро за проектом Б. М. Преображенського».** В ній йдеться про підготовчі роботи до будівництва мостів, які почались у квітні 1946 року, відзначається унікальність для того часу будівництва залізобетонних мостів з такими великими прольотами та скепсис американців з приводу можливості здійснити подібне будівництво. Автор описує техніку, яку використовували будівельники, у тому числі й два кабель-крани, отримані з Німеччини у рахунок репарації, винайдений ним консольний кран, задіяний при будівництві тимчасових мостів через Дніпро, розповідає про мужність саперів, водолазів, підривників та автогенщиків, яким доводилось розбирати та піднімати з глибини семи метрів понівечені металеві (12 тис. тон) та залізобетонні (20 тис. м$^3$) конструкції мостів Стрелецького.

Друга глава **«Черговість проведення робіт на мосту через Новий Дніпро»** розповідає про налагодження виробництва необхідних будівельних матеріалів, будівництво на лівому березі Дніпра поблизу мосту власного бетонного заводу, цементного складу, вузькоколійки для підвозу будівельних матеріалів, лісопильного заводу та деревообробної майстерні для виготовлення опалубків, майстерні по виготовленню арматури. Для отримання щебеню було розроблено гранітний кар’єр поблизу центрального пляжу міста. Нині на його місці невеличке мальовниче штучне озеро, над яким височіє новобудова п’ятизіркового готелю.

Зліва від мосту побудовано було контору будівництва, автогараж на 30 машин, їдальню, пекарню, овочеві склади-погреби, будівельне училище на 300 чоловік – кадри для своїх потреб готували самі. Справа від мосту зведено майданчик для виготовлення металоконструкцій, майстерні з обслуговування будівельників, банно-пральний комбінат. Трохи вище виникло барачне містечко на 2000 чоловік, клуб на 1000 місць, тимчасова дерев’яна школа, медична амбулаторія, стоматологічне відділення, дитячий садок та ясла, своя ОРС’івська крамниця, перукарня та радіовузол. Для забезпечення безперервного постачання води будівництво було підключено до міського водогону та збудовано дві власних насосних станції – на лівому березі Дніпра та на Хортиці.

Окрім того, будівельники, за сприяння облвиконкому, отримали у плавнях землю для ведення свого підсобного господарства (мали корівник, свинарник, вівчарню, коней). У Хортицькому районі на землях, які раніше належали депортованим німцям-менонітам, отримали площі під зернові та поливні овочеві культури, мали сади та виноградники. Все це у ті голодні повоєнні роки сприяло стабільності кадрів. Далі автор зупиняється на організаційній структурі будівництва.

У третій главі: «**Стислий опис конструкцій мосту»** М. О. Артеменко дає характеристику майбутнім мостам, запроектованим на підвалинах довоєнних мостів Стрелецького, як арковим залізобетонним двоярусним з нижнім ярусом, призначеним для автогужового транспорту та верхнім, розрахованим на двоколійну залізницю.

Четверта глава: **«Зведення опор мосту через Новий Дніпро»** розповідає про розмінування та укріплення семи довоєнних опор мостів Стрелецького.

**Монтажу 2-х кабель-кранів** довжиною 800 м вантажопідйомністю по 5 т кожний, присвячена п’ята глава спогадів.

У шостій главі **«Монтаж кружал-підмостів для бетонування арок-склепінь мосту»** йдеться про дуже важливий етап роботи, оскільки на цих кружалах проводилось бетонування конструкцій пустотілих склепінь мостів і тому вони повинні були бути надзвичайно міцні, добре тримати форму.

Сьома глава присвячена **бетонуванню склепінь** у три шари та черговість [їх] бетонування.

Далі – збій у нумерації: замість глави №8 йде глава №9 **«Розкружалювання склепінь та вирівнювання в них зусиль і напружень у арматурі та бетоні».** Автор зазначає, що на важливість цієї операції вказує присутність на її проведенні не тільки проектувальників мостів та будівельників, але й вчених мостобудівельної станції Дніпропетровського інституту інженерів транспорту на чолі з завідувачем кафедрою мостів ДІІТ професором Воронцовим.

Десята глава присвячена **розбиранню кружал-підмостій.**

У одинадцятій главі: **«Зведення надаркової будівлі мосту»** йдеться про зведення надаркової естакади. На цьому етапі особлива увага була приділена обладнанню мостів гідроізоляцією та створенню ухилів з водозливними пристроями, оскільки найбільший ворог залізобетону, як відомо, це – вода.

Дванадцята глава: «**Пожежна безпека»,** присвячена діяльності пожежної служби будівництва та воєнізованої охорони ГПУ, введенню суворої пропускної системи, оскільки на мосту знаходилась велика кількість дерев'яних опалубків і він потенційно міг стати величезним вогнищем. Автор описує пожежу, яка сталася на будівництві мосту через Новий Дніпро у 1950 році. Пізніше це було розцінено як диверсію, у якій звинуватили інваліда війни, що працював на будівництві нічним сторожем. Артеменко пише: «І з'ясувалось, що цей нещасний був диверсантом і все це підстроїв... його арештували органи» [1, с. 5-6].

Глава тринадцята **«Про випадки диверсії на будівництві, охорона будівництва мосту»** продовжує попередню тему. М. О. Артеменко розповідає про ще три диверсії. Він описує аварію, що сталась 1951 року на тимчасовому мості через Новий Дніпро, де під час руху назустріч один одному двох потягів обвалилась одна з опор, загинули люди. У своє виправдання Артеменко як начальник будівництва тимчасових мостів та автор їх проектів аргументує цей випадок халатністю експлуатаційників, які не здійснювали

періодичного укріплення опор тимчасових мостів, які вже прослужили вісім років та проведенням по мосту потягів з подвійним навантаженням, що також було порушенням правил експлуатації мостів.

Ще одна аварія сталась у результаті вибуху цементного складу, з якого висипалось майже 3 тисячі тон цементу на місце, де кілька хвилин тому стояли робітники, що зібрались на парад, присвячений Жовтневій революції. Звинувачений у диверсії був новий головний енергетик.

Наведемо ще один спогад Миколи Олександровича: «Ще мені розповідав майор [ГПУ] Антошин, що наприкінці 1952 року – початку 1953 року... на станції Запоріжжя-Ліве була роззброєна саперна частина, яка прибула до Запоріжжя залізничним потягом з автомашинами та вибухівкою. Це були переодягнені бендерівці і прибули [вони] до Запоріжжя, щоб завантажити автомашини вибухівкою і на машинах прорватись на міст Преображенського і на мості підірвати машини з вибухівкою... Наскільки це було правдоподібно, не знаю. Пишу те, що чув від майора Антошина» [1, с.69].

У післямові автор відзначає, що наприкінці 1952 року, 30 грудня, міст через Новий Дніпро було здано в експлуатацію, але роботи на нижньому ярусі ще тривали і остаточно мости були здані у 1953 році. При цьому, коли Мостозагін №7, який будував міст через Старий Дніпро, було переведено до Новосибірська, добудову цього мосту взяв на себе Мостозагін №6.

Звіт про будівництво обох мостів склав головний інженер Мостозагону №7 О. Д. Скачков, який залишився для цього у Запоріжжі. Згідно М. О. Артеменко, цей звіт знаходився у архіві Мостотресту Міністерства транспортного будівництва СРСР у м. Москві, вулиця Кірова, 24.

М. О. Артеменко згадує про автора нових мостів через Дніпро – професора Б. М. Преображенського, який, маючи хворе серце, помер у 1953 році, дізнавшись, що Сталін власноручно викреслив його прізвище зі списку кандидатів на Сталінську премію [1, с. 71-72].

Свої спогади Микола Олександрович закінчує словами: «Будівельників відзначили тільки званням лауреатів Сталінської премії, але вони велику і кропітку провели роботу і заслуговують на похвалу... Як не пророкували американці, що ми таких мостів не збудуємо, і диверсії не допомогли... Мости збудовані і будуть стояти у віках... На цьому закінчую. 1 серпня 1986 р.» [1, с. 72].

Додамо також, що саме завдяки наполегливості Миколи Олександровича у 1974 році було збудовано сталевий одноарковий міст, який з’єднав острів Хортицю з правим берегом.

Спогади М. О. Артеменка є важливим історичним джерелом у дослідженні історії мостобудування у м. Запоріжжі XX століття.

**Джерела та література**

1. Фонди Національного заповідника «Хортиця». – КН-27605а / П-17528.