

РОСТОВСКИЙ РАЗВОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ

*Кириченко Александр Дмитриевич, студент 4-го курса
кафедры «Автомобильные дороги»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель – Ходяков В.А., старший преподаватель)*

Ростовский разводной железнодорожный мост через реку Дон является объектом культурного наследия народов Российской Федерации. Мост уникален тем, что ему уже более ста лет и это первый разводной мост такого типа в России. Впервые движение по мосту было открыто 9 мая 1917 года.

Однако у моста есть предшественник, также разводной мост, который стал заключительным этапом строительства железнодорожной линии между Владикавказом и Ростовом в 1845 году. (Рис. 1).

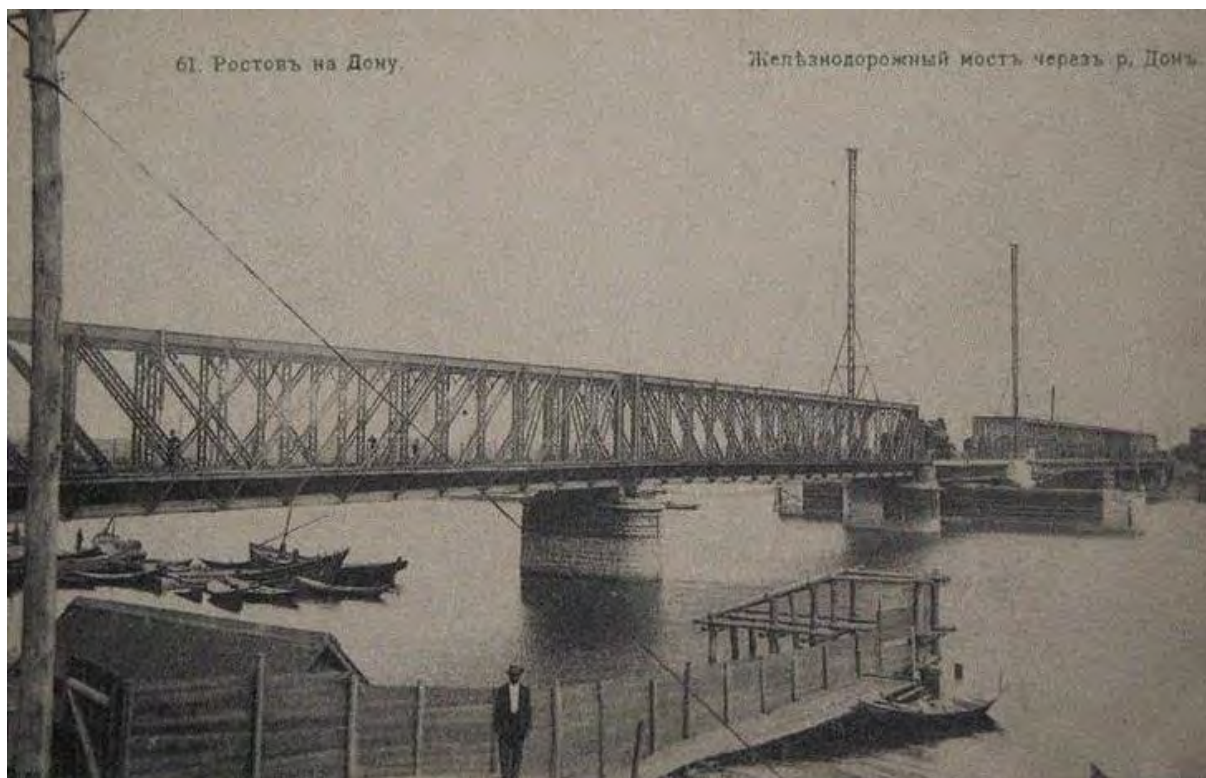


Рисунок 1 – Первый разводной железнодорожный мост, 1845 год

Длина моста составляла 250 метров и имела одну колею с пятью пролетами. Разводным являлся средний пролет, который вращался на опоре и, поворачиваясь строго перпендикулярно, открывал два узких пространства для проходящих судов. Поскольку проход был достаточно узким, а течение слишком сильным, речные суда нередко сталкивались с опорами моста, повреждая их. Для

решения этой проблемы было решено построить специальные баржи, которые находились на якоре с обеих сторон моста и «затягивали» корабли в проход с помощью паровой лебедки и канатов. За 1913 год таким способом было переведено 3807 судов.

В начале 1915 года мост сильно пострадал из-за оттепели, повлекшей за собой движение льдин. Движущийся лёд начал срывать с якорей пришвартованные на зиму суда, настилы и деревянные причалы. Суда, скопившиеся у моста, повредили нижнюю часть мостовых пролетов. Движение по мосту было сразу перекрыто. Примечательно то, что изготовление и установка новых металлических конструкций были проведены менее, чем за двое суток.

Автором первого железнодорожного моста являлся Э.М. Зубов. Для тогдашнего времени сооружение являлось уникальным и передовым в технологическом плане. Однако через двадцать лет с начала строительства первого моста для возросшего объема перевозок уже не хватало пропускной способности, так как была запущена железнодорожная линия в Новороссийск и открыт транспортный путь к Каспию и Волге. Поэтому было принято решение о строительстве нового моста, которое было начато в 1912 году. (Рис. 2).

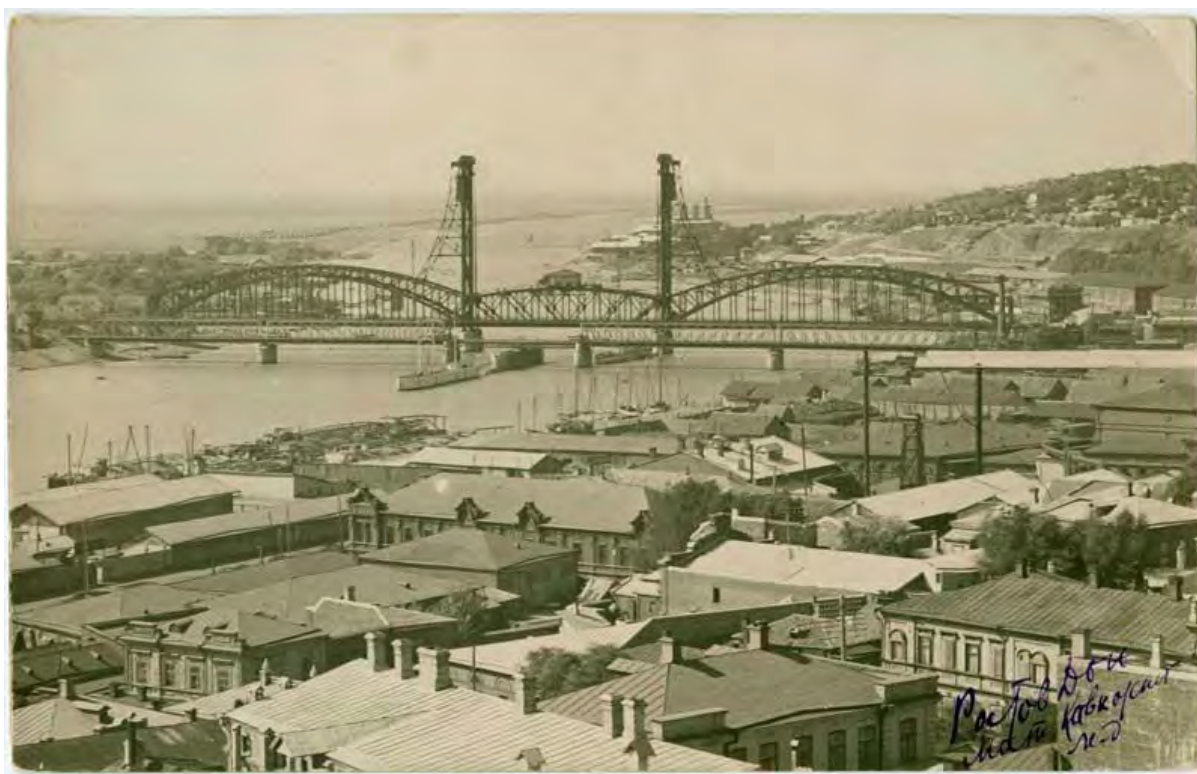


Рисунок 2 – Новый железнодорожный мост, 1917 год

Мост был спроектирован профессорами Н.А. Боголюбовым, Г.П. Перидерием и С.И. Белзецким. Новый мост с вертикально-подъемной системой являлся первым в России. Все металлические детали моста были изготовлены на

Мальцевских заводах, только подъемный механизм был спроектирован в ателье Гюстава Эйфеля, а его составные части были привезены из Америки. Открытие моста состоялось 9 мая 1917 года. Старый мост к тому моменту уже не эксплуатировался, простоявший до 20-х годов был разобран, а его основную часть конструкций использовали при строительстве железной дороги между Адлером и Сочи.

Во время Великой Отечественной войны 21 ноября 1941 года при отступлении Красной армии из Ростова мост был взорван. Через неделю, после освобождения города разводной мост начали восстанавливать, но уже в июле 1942 года город снова был оккупирован. Уникальный мост снова был разрушен, а позже был отстроен. (Рис. 3)



Рисунок 3 – Железнодорожный мост сегодня, образца 1952 года

Восстановленный мост открыли только в 1952 году на месте старого, первого, разводного моста. Он был построен на оставшихся, но укрепленных опорах. По конструкции он не отличался от своего предшественника, но появились некоторые новые детали. Для дополнительной прочности установили усиленную перекладину сверху с возможностью прокладки кабелей. На вершинах разводных башен появились небольшие помещения с механизмами, позволяющими развести мост вручную.