

В. Киричок, заступник начальника служби колії ДП «Придніпровська залізниця»

## МЕРЕФО-ХЕРСОНСЬКИЙ МІСТ

Унікальність Мерефо-Херсонського мосту полягає в тому, що це єдиний у Європі залізничний міст, що має криволінійну траєкторію. За свою художню виразність, видаткові технічні якості міст узятий під охорону держави як пам'ятник архітектури.

Залізничний залізобетонний арокний Мерефо-Херсонський міст через річку Дніпро в м. Дніпропетровську побудовано в 1932 році. Але його історія починається набагато раніше. Сама ідея спорудження другого (перший — Амурський міст) мосту через Дніпро, але першого за величиною та красою виникла ще в 1912 році, у Катеринославі. Він був потрібен, адже на Катеринославській залізниці постійно зростали обсяги вантажних перевезень.

Інженером-містобудівником Г. Пердерієм (1871–1953 рр.) було розроблено проект, за яким незабаром почалося зведення 22 опор мосту. Міст повинен був стати двоярусною металевою арконою конструкцією, де на верхньому ярусі планувалося провести трамвайну лінію та перехідні доріжки, а нижче — залізничну колію. Далі планувалося створити ажурну металеву арку та інші частини мосту. Але Перша світова війна внесла свої корективи — його будівництво було законсервовано.

Революція 1917 року та Громадянська війна (1917–1923 рр.) загальмували розвиток промисловості та науково-технічного прогресу, тому повернулися до питання продовження будівництва мосту лише в 1929 році, коли вантажообіг на залізниці почав знову зростати. У Радянському Союзі було проведено конкурс, на якому переміг проект М. Колоколова. Він бачив цей міст як одноярусну суцільнолитну конструкцію. У 1931 році знову почалося будівництво, а вже через рік — 21 грудня 1932 року — відбу-



лось урочисте відкриття споруди. Реалізація другого проекту мосту тоді вже в Дніпропетровську на місці першого створила симбіоз 35 залізобетонних арок і двох металевих прольотів (кожен по 52 м). Загальна довжина мосту сягала 1610 м.

У період Великої Вітчизняної війни міст було значно зруйновано. Капітальне відновлення мосту під керівництвом головного інженера Є. Тетерука відбулось у 1946–1951 рр. та обійшлося державі у величезну суму — 50 млн рубл. Під час відновлення мосту вирішили повернутися до початкового проекту М. Колоколова, за яким міст позбувся металевих прольотів. За удосконалення технології будівництва мостів один з інженерів М. Молоканов отримав державну нагороду. Матеріали з історії проектування та реконструкції Мерефо-Херсонського мосту зберігаються не тільки в Дніпропетров-

ську, але й у Державному науково-технічному архіві України (м. Київ).

Сьогодні Мерефо-Херсонський міст складається із залізобетонних арок над основним руслом Дніпра на лівому березі, малих аркових прольотів Монастирського острова та трьох з'єднувальних прольотів на правому березі.

Як повідомив в. о. начальника технічної служби Придніпровської залізниці О. Бабенко, у 2002 році було виконано останній капітальний ремонт залізобетонних арок, а у 2010 році на мосту та підходах до нього виконано капітальний ремонт колії. Обслуговують його 5 ремонтників штучних споруд і 5 monterів колії відокремленого структурного підрозділу «Дистанція колії Нижньодніпровськ-Вузол» ДП «Придніпровська залізниця». 📷

Надійшло до редакції  
31.07.2015 р.