



Геннадий Рыжкин

ИСТОРИЯ

ливенских мостов

Геннадий Рыжкин

ИСТОРИЯ *ливенских мостов*



Издана на средства автора

Геннадий Рыжкин

История ливенских мостов, Ливны, 2020, 24 стр., с илл.

В брошюре повествуется о мостах, которые имеются в г. Ливны, причинах их появления, событиях, связанных с ними.

Набор, верстка – Т. Перова

Фото – автора, неизвестных авторов

На обложке – фото Г. Рыжкина

На титульном листе – эмблема Московско-Воронежско-Киевской железной дороги

© Г.В. Рыжкин

Центр оперативной полиграфии, ул. К. Филиппова, 60а
Тираж 25 экз.

К читателю

Прежде чем составлять повествование об истории ливенских мостов, мы сомневались: стоит ли о них писать? Красоты в них изысканной нет, по размерам они малы, значение имеют не глобальное, да и немного их у нас.

Но потом, когда ремонтировался первый беломестнонский мост по улице Дружбы Народов в 2015-18 г.г., мнение наше изменилось. Встал на ремонт всего один мост, а сколько проблем сразу выявилось: неудобство ездить на работу, удлиненные пути в Беломестную слободу... Поэтому руководство города было озабочено и старалось как можно быстрее выполнить все работы по реконструкции.

А если виртуально представить себе, что все ливенские мосты исчезнут. Да, наверное, вообще произойдет (временно, конечно) паралич в жизни города, потом будут найдены обходные варианты, но нам станет неудобно жить, больше времени мы будем тратить на выполнение разных действий.

Так что, мосты в нашей жизни важны, просто мы привыкли к тому, что они есть, и не замечаем их – этих неодоушевленных тружеников, верных помощников в нашей жизни. Одновременно они и памятники прошлого, свидетели событий разных эпох.

Вот я и написал об их истории, а что касается того, как написал, - судить читателю.

Геннадий Рыжкин

Железнодорожный мост

Прежде чем рассказывать про железнодорожный мост, вспомним историю железной дороги Ливны-Мармыжи, так как он стоит именно на этой дороге.

В 1868 году министр сообщения из Ельца отправил телеграмму царю: «...сегодня 30 августа открыто движение по Елецко-Грязинской железной дороге...» Участок от Орла до Ельца был сооружен еще раньше – 22 апреля того же года, хотя движение по нему стало регулярным с 17 февраля 1870 года. 21 марта 1869 года комитет железных дорог вынес решение о возможности строительства железной дороги от Ельца до Ливен – однопутной узкоколейной ветки. Узкоколейка была выбрана по той причине, что грузопоток и протяженность были небольшими и строительство окупалось.



Не мешкая, «железнодорожный король» Самуил Соломонович Поляков начал сооружение ливенской ветки. Для этого он сначала создал акционерное общество с уставным капиталом 10 миллионов рублей. Работа не была сложной, так как маршрут пролегал «по открытой и гладкой местности, мест поросших лесом он совершенно не пересекает». Встречавшиеся

на пути овраги и ручьи засыпались, предварительно снабжались водоотводами. Мост через реку Любовшу в Русском Броде соорудили из деревянных брусьев, стянутых стальными болтами. Земляные работы выполняли набираемые из окрестных сел и деревень крестьяне, руководимые мастерами.

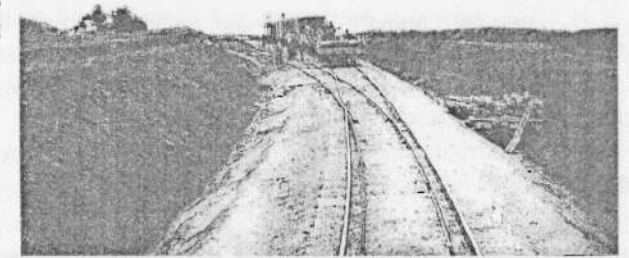
Протяженность пути дороги составляла около 57 верст (60,3 км), было затрачено около 4-х тысяч тонн металла. Затраты государства на строительство составили более полутора миллионов рублей, что по тем временам были не малые деньги.

В общем, 15 (28) апреля 1871 года узкоколейная железная дорога, Верховье-Ливны, первая коммерческая в России, была открыта. Курсировали 7 паровозов и 17 вагонов пассажирских и 128 вагонов, полувагонов, зерновозов и платформ. Что касается грузопотока, то в первый год было перевезено около 4 млн. пудов грузов (65 тыс. тонн) и 24 тыс. человек пассажиров.

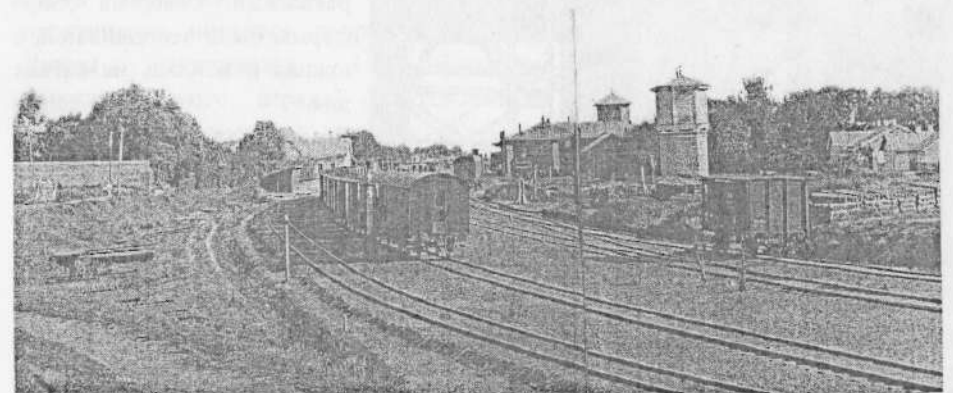
Шло время. Ливенские обыватели постепенно свыклись с удобствами, которые им принесла дорога и все больше обозначались ее недостатки. Главным из них был следующий. Через Елец шла широкая колея, а в Ливны – узкая и поезда из Орла не могли следовать в Ливны. Поэтому в Верховье приходилось делать перевалку грузов, на что уходило немало времени и денег. Но это происходило до поры.

С 1 января 1897 года ливенская узкоколейка переходит в аренду на 59 лет мощной частной структуре – Московско-Киево-Воронежской железной дороге. Новые хозяева немедленно принимают решение: о выравнивании колеи до стандартного размера и продлении дороги до Мармыжей, чтобы соединиться с маршрутом Киев-Воронеж. Проект был выполнен незамедлительно, работы начались сразу же после получения чертежей.

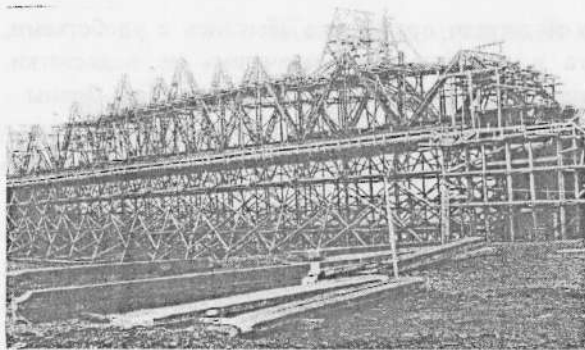
На маршруте Верховье-Ливны насыпь расширялась, на неё укладывался новый путь с рельсами и шпалами. Что касается направления на Мармыжи, то сооружалось новое полотно с необходимыми мостами, водоотводами, строениями на станциях и разъездах...



Сплетение путей широкой и узкой колеи во время перешивки



Станция Ливны, 1900 г.



Сборка фермы ширококолейного моста через реку

В пяти верстах от Ливен протекала водная преграда – река Сосна, имеющая на маршруте ширину до 75 метров и глубину до 3-х метров. Это была довольно серьезная преграда, но к концу XIX века российские железнодорожники имели богатый опыт сооружения мостов. Это на первой

дороге Петербург-Москва мосты ставились деревянные, за полсотню лет их научились делать легкими, удобными и уже из стали.

Ливенский мост вновь рассчитывать не пришлось, - были типовые проекты в Министерстве путей сообщения, рассчитанные для разных пролётов, грузоподъемности, скорости поездов, местности.

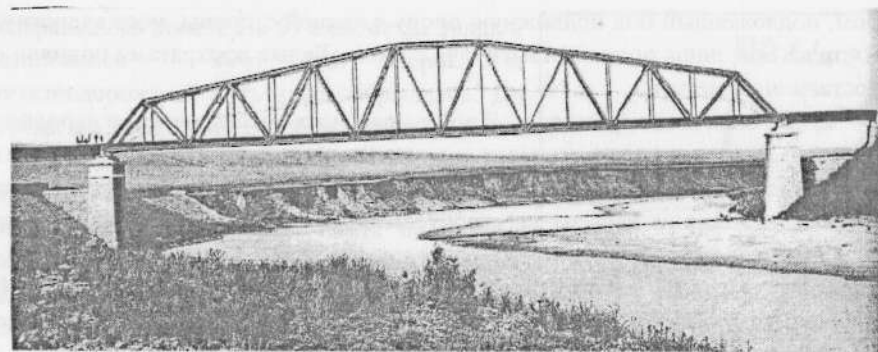
Типовой проект требовал выполнить только привязочные работы, учитывая кривизну и высоту берегов, грунт, в тех местах, где ставились опоры (быки), высоту подъема воды при ледоходах и некоторые другие особенности.



Южная опора моста

Предусматривалась двухопорная ферменная стальная конструкция с верхним расположением двух ферм. Нижний пояс ферм соединялся с верхними стойками, усиленными раскосами. Северная опора фермы была неподвижной, а южная покоилась на катках для компенсации температурных расширений, величина которых – до 120 мм. Элементы моста соединялись заклёпками. Между фермами по нижнему поясу было положено железнодорожное полотно.

Для уменьшения главного пролета по краям



Общий вид моста, 1898 г.

его были установлены малые пролеты с фермами по нижнему поясу. Пролет главной фермы – 50 сажень (105 м) малых – 13 метров. Таким образом, суммарная длина моста составляла около 132 метров, высота – 16 метров, ширина – 9 метров. У нас нет данных о массе (весе) моста, ориентировочно она составляла 700-1000 тонн.

После испытаний мост был открыт для движения в ноябре 1898 году, тогда же началось движение до Мармыжей. Охрана моста велась круглосуточно, проход по мосту был воспрещен.

С открытием ветки от Мармыжей увеличился грузопоток зерна, муки, животноводческой продукции, что оживило развитие сельскохозяйственного производства в северной части Курской и юго-восточной части Орловской губерний.

Спокойная, размеренная жизнь моста закончилась в октябре 1919 года во время гражданской войны. Со стороны Мармыжей вдоль железной дороги, не встречая практически никакого сопротивления, на Ливны накатывался 3-й батальон белогвардейского отряда генерал-майора Третьякова. Бронепоезд красных «Стенька Разин» и войска спешно уходят по мосту в сторону города. Поступает приказ: «Взорвать мост!». В спешке у красноармейцев ничего не получилось. Как вспоминал железнодорожник Митрофан Андреевич Горностаев, проработавший на железной дороге полвека, живший в доме железнодорожников на правом берегу в сотне метров от моста: «Взорвался ящик с



М.А. Горностаев

толом, подложенный под подвижную опору с южной стороны, мост вздрогнул, но остался цел, лишь опора «спрыгнула» с места. Белые домкратами подняли ее и поставили на место».

После окончания гражданской войны началось восстановление народного хозяйства. Железная дорога оживала, а в годы первых пятилеток интенсивность движения сильно возросла. Тем более, что, во-первых, на платформах возили тысячи тонн песка из карьера на строительство железной дороги на Украине. Во-вторых, велось сооружение двух заводов на берегу Сосны: каучукового и спиртового. Первый располагался там, где ныне стоит клуб АО «ГМС Ливгидромаш», второй – на нынешней территории этого предприятия (блок цехов из красного кирпича). Так что грузопоток вырос в несколько раз.

22 июня 1941 года грянула Великая Отечественная война. 3 октября немцы заняли Орел, фронт приближался к Ливнам.

Еще 3 июля, выступая по радио, И.В. Сталин обращаясь к советскому народу, провозгласил тактику «выжженной земли»: «При вынужденном отходе



Взорванный мост

частей Красной Армии... не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, ни килограмма хлеба, ни литра горючего... Все ценное имущество, которое не может быть вывезено, должно безусловно уничтожаться».

Выполняя указание руководителя страны, бойцы истребительного батальона, созданного в Ливнах и отступающие войска уничтожали имущество. Ящики с толом были уложены у опор моста и в центре пролета. По проводам к взрывателям был направлен от динамомашинки электрический ток, последовал оглушительный взрыв и металлоконструкция моста со скрежетом разрушаемого металла, с грохотом упала в воду своей южной частью. Противоположная часть, разорванная, деформированная осталась висеть на опоре. С 24 ноября 1941 года железнодорожное сообщение Ливны-Мармыжи прекратилось. Были взорваны также строящиеся поблизости заводы «Росткаучук» и спиртовой. Не избежали этой участи предприятия в городе, некоторые здания.

Персонал станции Ливны 20 ноября 1941 года уехал эшелонам из Ливен в сторону Мармыжей и далее – на станцию Ртищево под Пензой. В первой половине января 1942 года после освобождения Ливен железнодорожники

возвращались домой. На 69 километре эшелон остановился – мост был взорван и железнодорожный путь здесь обрывался. До города люди со своим скарбом – шли пешком.

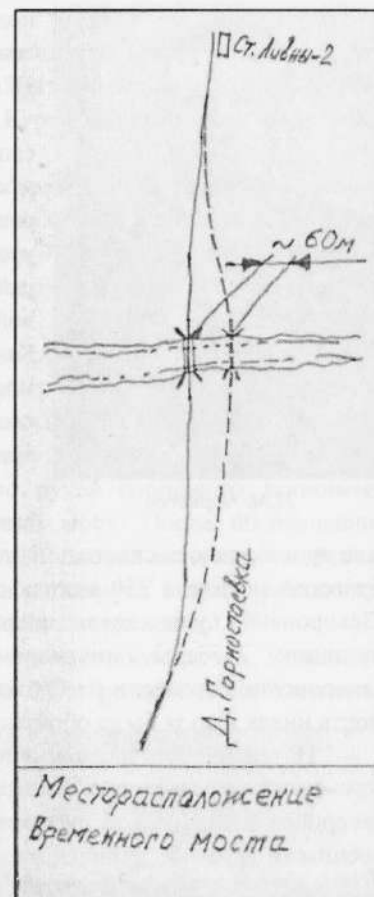
Печальную картину увидели вернувшиеся домой железнодорожники, но лить слёзы и печалиться, глядя на руины, было некогда. Нужно было браться за дело. Едва наладив кое-как жизнь, принялись восстанавливать хозяйство станции. Фронт располагался в десятке километров от города и требовал подвоза оружия, боеприпасов, живой силы, транспортировки раненных, подбитой в боях техники на ремонт...

В Ливны прибыл железнодорожный саперный батальон, который должен был решить задачу: построить временный мост через Сосну. Военно-инженерная служба сделала необходимые прочностные расчёты, выполнила чертежи, выбрала место установки временного моста. Он должен был располагаться в 60 метрах от взорванного ниже по течению реки. Подъезд с северной стороны начинался в районе нынешней станции Ливны-2 и с уклоном шел к реке, постепенно удаляясь от существовавшего железнодорожного полотна. С южной стороны путь постепенно поднимался и шел с правой стороны домов д. Горностаевка, соединяясь с имеющимся в трехстах метрах.

Работа закипела. На платформах подвозили лесоматериалы, камень, щебень, цемент. Убирался лишний грунт на месте профиля полотна, подсыпался там, где нужно.

Работая с лодок и по пояс в воде, сапёры забивали деревянные сваи, укладывали на них бревна, делали обрешетку, на которую укладывали шпалы и рельсы. Устраивали ограждения, лестницы, усиливали мост связями из брёвен и досок, скобами крепили необходимые раскосы, крепко прибалчивали конструкции.

Когда путь был готов на всём протяжении, а это ориентировочно около километра, провели его испытание, прогнав по всей длине пути паровоз с платформами, загруженными балластом. И застучали по рельсам колёса,





И.М. Черкасов

подвоза на фронт нужные грузы. Однако скорость движения по мосту ограничивалась до 15 километров в час.

Саперы не бросили его. Части 523 саперного батальона следили за исправностью моста, а когда нужно переправляли грузы через реку на лодках. В составе этого батальона был и уроженец деревни Трубицыно Покровского района Иван Максимович Черкасов (в годы войны стал полным кавалером орденов Славы). Как он вспоминал в 2004 году, «...Временный мост был построен на деревянных опорах. Мы, саперы, непрерывно взрывали лед, пытаясь во время половодья в апреле 1943 года сберечь его.

Но льдом опоры были сбиты и мост рухнул вместе с людьми. Товарищи многие погибли, но мне чудом удалось спастись на льдине». Погибшие сапёры были похоронены в братской могиле в 250 метрах от временного моста на левом берегу Сосны. (Захоронение существовало вплоть до 80-х годов прошлого века, на могилу в праздник Победы ливгидромашевцы возлагали венки, впоследствии захоронение перенесли на братскую могилу в парк им. 30-летия Победы). Без моста никак нельзя было обойтись, его восстановили саперы быстро.

Интенсивность движения по восстановленному мосту с конца весны 1943 года начинает возрастать быстрыми темпами. А вскоре потоком на позиции северного фаса Курской дуги хлынули эшелоны с танками, пушками, пехотой, военными грузами. У ливенских железнодорожников наступили напряженные

дни. О предстоящих боях информация была секретной, но железнодорожники душой и сердцем понимали, что грядут важные события. А тут как-то срочно собрал начальник, предупредил, чтобы пути были в полном порядке – проследует важный поезд.

«Меня поставили на дежурство у моста, - рассказывал старейший железнодорожник Владимир Григорьевич Судьенко, - и вот поезд со стороны Ливен появился. Впереди платформа с балластом, потом паровоз, за ним пассажирский вагон. Слово курьерский мчался, несмотря на то, что скорость по мосту была ограничена. Состав так бросало из стороны в сторону по мосту, что, того и



Г.К. Жуков в послевоенное время

глядя, свалится в реку. Но беда миновала.

После того, как поезд проводили, начальник «по секрету» поведал, что ехал маршал Георгий Константинович Жуков. Путь его лежал в сторону Курска через Мармыжи. Проехать из Москвы на Курск было нельзя, Орел был оккупирован немцами.

Одновременно активизировались налёты вражеской авиации на станцию Ливны. В своих воспоминаниях пилот штурмовика Ю-87 Гауптман Ланг писал: «...нашими целями были мост и сама станция Ливны...» Донесения наших военных свидетельствуют о погибших, раненых, разрушенном железнодорожном полотне, зданиях.

Победой закончилась кровопролитная война. Началось восстановление народного хозяйства и, все большее количество грузов требовалось перевозить по железной дороге. Сдерживающим фактором был, конечно, временный мост, который ввиду интенсивности движения по нему в военное время критически износился. Еще шла война, а Министерство путей сообщения принимает решение строить на месте взорванного новый мост. После обследования выяснилось, что опоры можно оставить старые, подновив их и на них ставить ферму нового моста, который по конструкции напоминал старый, различался верхний пояс фермы, увеличилось количество связей и раскосов.

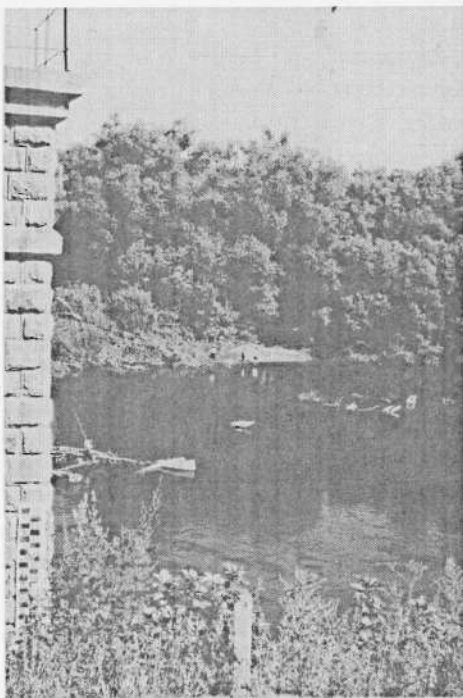
Сначала произвели расчистку места под новое строительство. Упавшая в реку и торчащая из воды взорванная ферма была разделена на элементы, которые подняли краном, погрузили на платформы и увезли на металлургический завод на переплавку. Остались лишь кое-где в воде куски металла (в пору повального увлечения сдачей металлолома в 90-х годах прошлого века и они почти все были сданы в металлолом).

На строительстве нового моста работал Н.А. Алексеев, работавший на «Ливгидромаше» после окончания строительства механиком в цехе №2 (ныне №12). Дальнейшее повествование о ходе строительства основано на его рассказах.

«Наплыв строителей был большой, - вспоминал Алексеев, - плотники ставили леса, монтажники собирали металлоконструкции, клепальщики, мы их звали «глухарями», разогревали заклёпки, ставили в отверстия соединяемых



Н.А. Алексеев, строитель моста

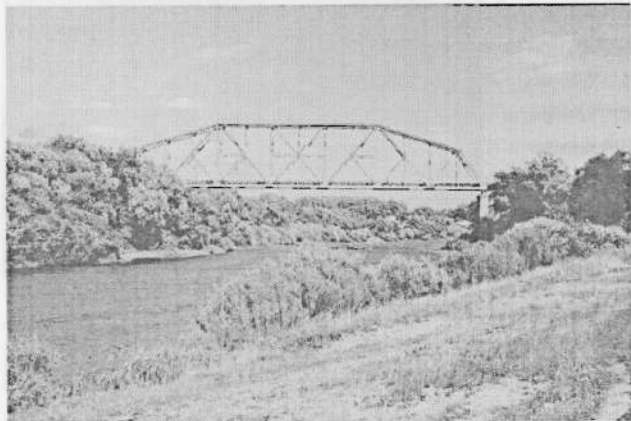


На южной опоре видна шкала отметок наводнений, в воде просматриваются остатки старого моста

деталей, клепали. Порой ежедневно на стройке работали одновременно несколько сотен человек. Металлоконструкции: балки, связи, раскосы, стойки были тяжелые, поднимали их лебёдками, а чаще несколько человек вручную – так быстрее. В общем, работа была непростая, хлопотная, требующая большого внимания. А главное, работали не на земле, на лесах, наверху. Чуть оступился и падай вниз, в воду. Такие случаи бывали, но насмерть никто не разбился. Зато, когда закончили работу, то какая красота получилась. Многотонная громада, а кажется, что мост ничего не весит – ажурная конструкция как бы парит в воздухе. Сам я – из Чувашии, – закончил рассказ Алексеев, но места ливенские мне понравились. После окончания строительства устроился работать на «Ливгидромаш», механиком во

второй цех. Закончили стройку в 1947 году.

На правой опоре имеется планка со шкалой отметок воды во время наводнений в разные годы. Самая высокая вода была в 1940 году – 781 сантиметр, в 1970 году вода поднималась на 770 сантиметров.



Железнодорожный мост, 2005 г.

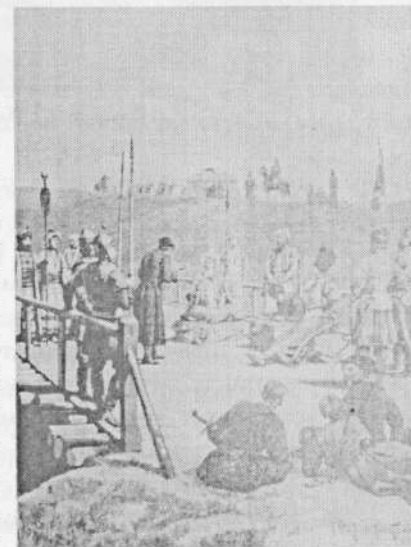
С пуском восстановленного моста работа на железной дороге оживилась, вскоре стал ходить пассажирский поезд Орел-Мармыжи. А постепенно в 50-е – 80-е годы путь оброс ветками на предприятия: на

«Ливгидромаш», известковый завод, сахарный завод, жидкостных счетчиков, ТЭЦ, агрегатный, «Ливныпластик», на промбазу, на Коротышский кирпичный завод. В 70-е – 80-е годы путь эксплуатировался интенсивно, проблема была с вагонами, их недоставало, а грузов было в избытке. Открыли станцию Ливны-2, через неё отправлялись грузы с предприятий. А мост надежно служил, аварий по причине его неисправности не было.

Спад грузопотока начался с конца 80-х годов, а потом с дежурства на мосту сняли охрану, и стали по нему перемещаться люди на «Карабах», в известковый карьер, кому, куда нужно. Но мост продолжает исправно нести свою службу.

Первый Беломестненский мост (ул. Дружбы Народов)

История его уходит в далёкое прошлое. Впервые о его существовании упоминается в 1593 году. Тогда крымские татары считали правый берег своим, и по Сосне проходила (условно) граница между крымцами и Русью. В Ливнах проходил размен послов. Через Ливны по Муравскому шляху шло отправление и получение даров, или, как их тогда называли, «поминков». Крымские дипломаты дарили лишь верховых лошадей аргамаков, русские везли обозы с мехами, сукном, моржовой костью, драгоценную посуду, изделия московских ремесленников. Все перечисленное перевозилось через мост.



Переговоры на Сосне

В ноябре 1593 года царь Федор Ионович послал в Ливны князя Щербатова, боярина князя Хворостинина и оружничего Бельского для переговоров о «вечном мире» с ханским уполномоченным Ахмет-пашёю. Хворостинин послал сказать Ахмету, чтобы тот ехал к ним за реку Сосну на переговоры. Но татарин отвечал, что не поедет в московский шатёр, чтобы «государя своего имени не потерять». Хворостинин дал знать об этом царю и получил грамоту: «...по ту и по сию сторону Сосны вся наша земля... велите ваш шатёр на той стороне поставить, чтобы Ахмет-паша приезжал к нам на съезд в ваш шатёр». Но Хворостинин договорился иначе: съезжаться с Ахмет-пашёю на середине реки на мосту. Так и сделали. Из этого следует, что мост в 1593 году уже был. И, вероятно, его возвели во время строительства крепости



Мост, 1910 г.

Ливны, чтобы переправляться в слободу Беломестную, где жили до сотни казаков.

Какой мост был, неизвестно. На картине Н. Оренбургского «Переговоры в Ливнах» он показан основательным, также, как и на рисунке ливенского краеведа и художника С.П. Волкова, но художественное произведение не может быть историческим свидетельством. Вероятно, все-таки, мост того времени напоминал, тот который существовал позднее, вплоть до середины XX века – возвышался над водой метра на полтора, стоял на сваях, имел деревянный настил. Во время половодья его накрывала вода, а льдины делали свое дело – все что могли, уносили с собой.

Во время весеннего половодья сообщение между правым и левым берегами прерывалось и возобновлялось после того, как уровень воды падал и мост ремонтировали.

В 1960 году в конце марта автор этих строк впервые прибыл в Ливны. В гостинице поселили в номер к разговорчивому старичку. Он пожаловался: «Не успел вернуться назад – приехал в Ливны, а вода поднялась. Теперь придется ожидать не меньше недели». Много неудобств приносила существовавшая переправа. В пятидесятые годы прошлого века даже рассматривалось предложение о прокладке железнодорожной ветки от «чугунного» моста по левому берегу до слободы Беломестной, чтобы возить грузы из Никольского района, но после обсуждения, расчетов оказалось, что это будет слишком дорогой затеей.

Но вернемся в более старые времена. Татары продолжали делать опустошительные набеги. Годы смуты (начало XVII века) еще более разорили ливенский край. После восшествия на царский престол в 1613 году Михаила

Романова не сразу все успокоилось, хотя он взял курс на ведение мирных переговоров с крымскими татарами, умастивая их подарками. И вновь по мосту в 1614 году съехались московские уполномоченные и посланник крымского хана Ахмет-паша, который требовал, чтобы московский царь ежегодно присылал кроме ружья (подарков) 10 тысяч рублей. Русские послы жаловались на опустошение казны в связи со смутным временем. Но татарин твердил своё и угрожал: «Я на одних Ливнах вымещу – возьму тысячу пленников, каждого продам по 50 рублей и будет у меня 50 тысяч» (пленников продавали на турецких базарах). Остановились на четырёх тысячах.

Но московские деньги, золото и соболи приносили мало пользы, крымцы находили повод, чтобы вновь нападать на окраину русскую и дальше на Москву. А мост был свидетелем, как басурманы делали набеги ежегодно.

И не только басурманы из Крыма. Содрогался мост от конницы Черкасского атамана Заруцкого в 1613 году, пытавшегося взять Ливны. А спустя пять лет по нему двигался гетман Сагайдачный с отрядами малороссийских казаков и черкасов. Тогда он Ливны приступом взял, убил много ливенцев, сжег город...

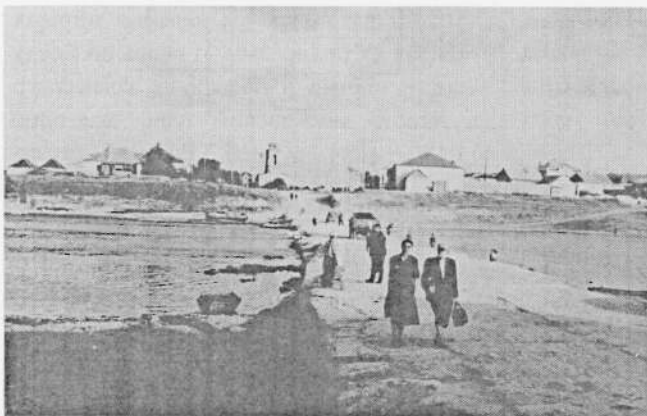
Тысячи мужиков прошли и проехали по Беломестненскому мосту отправляясь на Отечественную войну 1812 года, на турецкие войны, на Первую мировую войну. Ушли на поля сражений, и многие из них назад не вернулись, сложив свои головы за своё Отечество.

В августе 1918 года во время мятежа сотни обиженных мужиков шли из сел и деревень Засосенья по мосту в Ливны, чтобы «свергать советскую власть» и тоже многие не вернулись домой. А в гражданскую войну в октябре 1919 года 2-й батальон марковцев из белой армии следует через мост, чтобы взять Ливны, и вновь льётся кровь и слёзы за правду, которая у каждого была своя.

А когда все утряслось, то поехали по мосту повозки с зерном, выращенном на ливенских полях, с грузами, необходимыми в хозяйствах. Двадцать лет спокойно протекала мирная жизнь, да и то не всегда – в тридцать седьмом мост стал свидетелем человеческого горя – из застенков НКВД везли в Липовчик «врагов народа», приговорённых к расстрелу. А в июне 1941 года пешком и на повозках заспешили на призывной пункт мобилизованные на войну – началась борьба нашего народа с фашизмом.

Спустя пять месяцев на мост ступил сапог оккупанта – в Ливны пришли немецкие войска.

Как вспоминал ливенец Альтаир Сергеевич Волков, «24 ноября 1941 года немцы вошли в Беломестную слободу со стороны Барково. Переправляться через реку по тонкому льду они побоялись. Мост был заминирован. Но кто-то совершил предательство, проведя вражеский транспорт по заминированному мосту...» Месяц город был под фашистским сапогом. Части 13-й армии 25 декабря освободили его, но линия фронта располагалась в десятке-двух



Мост, 1960 г.

Ливенцы возвращались на родину и приступали к мирному труду. Началось восстановление колхозов, предприятий в городе. Грузопоток движения по Беломестненскому мосту значительно возрос. В пятидесятые годы эта, служившая века переправа, стала «узким местом» в работе города и района. И тогда руководство ребром ставит вопрос перед областными и государственными властями о строительстве моста через Сосну в Ливнах. В конце 50-х годов такое решение принимается на государственном уровне.

В начале 60-х годов был готов проект моста и вскоре в Ливны прибывают специалисты мостостроительного поезда №424, около сорока человек. Закипела работа. Из металлических гофрированных листов на месте будущих опор соорудил колодцы, откачали воду и заложили фундаменты под опоры, намывали грунт на места будущих подъездов к мосту. В опалубку укладывали бетон, изготавливали и монтировали балки пролётов, сваривали конструкции, сбалчивали детали...



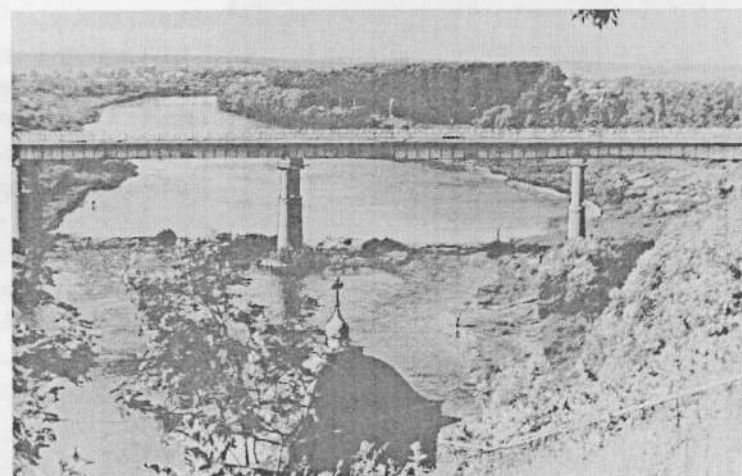
Строительство моста, 1963 г.

километрах и Беломестненский мост стал служить красноармейским частям до самого 1943 года, когда враг покотился с ливенской земли на запад...

Победой советского народа над гитлеровским фашизмом закончилась Великая Отечественная война.

Иногда по разным причинам – то ли от нехватки средств, или потому, что отсутствовали материалы, работы приостанавливались, стройка превращалась в долгострой. Даже популярные в то время эстрадные артисты Тарапунька и Штепсель по Всесоюзному телевидению язвили по этому поводу.

Но как бы то ни было, к 47-й годовщине Октября, мост был открыт. Возводился он под руководством начальника мостопоезда Н.Г. Лямина,



Мост, 1987 г.

главного инженера Н.Д. Супруна, прораба В.М. Жарко.

Сооружение из стали и бетона 6 ноября 1964 года было открыто и начало эксплуатироваться. Это для города и района явилось большим событием. Кроме пользы, стальной труженик украсил собой эту часть города.

Более пятидесяти лет служил мост, но бетон и металл не вечны. Обследования, проведенные в 2010 году, показали: металл устал, сварочные швы отслужили свой срок – требуется капитальный ремонт.

Не просто ливенской городской власти пришлось решать вопрос ремонта и главное – финансирования объекта. Мост дышал на ладан и, не дожидаясь греха, руководители города распорядились в 2015 году разобрать мост, что и было сделано – верхнюю часть моста удалили. Денег на проведение дальнейших работ не было. Проблемой занялся тогдашний губернатор Потомский. Один из руководителей рассказывал, что Потомский поехал в Москву просить денег. Там ответили: «Денег нет, подождите, поживёт еще ваш мост». «Ждать некогда, мы его уже разобрали», - огорошил московского чиновника губернатор».

– Как разобрали?

– Очень просто, разобрали и всё...»

– Ну и партизаны! – удивился москвич, и тогда был выделен транш на дальнейшие работы.



Мост открыт!

Легенда это или быть, - кто знает, но работы возобновились. Дело продвигалось туго, сменилось три производителя работ, не выполнявших срок, предусмотренный графиком. Мероприятие стало одним из важнейших в сфере деятельности городской администрации, уделяла этому пристальное

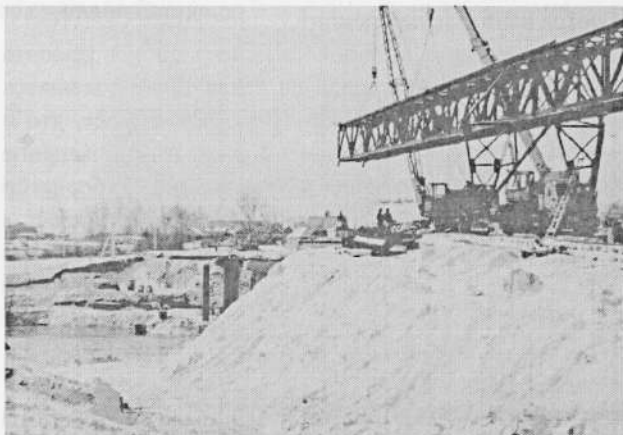
внимание и областная администрация. Ответственным куратором от города был назначен руководитель комитета по имуществу В. Малаханов. Еженедельно, подробно и, надо отметить, квалифицированно, он докладывал о ходе работ на планёрке, телекомпания «Принт ТВ» транслировала планёрки по телевидению.

Наконец, специалисты ГУП ОО «Дорожная служба» и подрядной организации «Амурстальконструкция», которые в последние месяцы трудились круглые сутки, завершили реконструкцию сооружения.

Объем работ был проведен громадный. Мост стал шире, устойчивей. 15 июля 2018 года в присутствии губернатора области А. Клычкова, главы города С. Трубицына, общественности в торжественной обстановке мост был открыт и по нему началось движение. На его сооружение затрачено 250 млн. руб. Первый Беломестненский мост начал вторую жизнь.

Второй Беломестненский мост (ул. Гайдара)

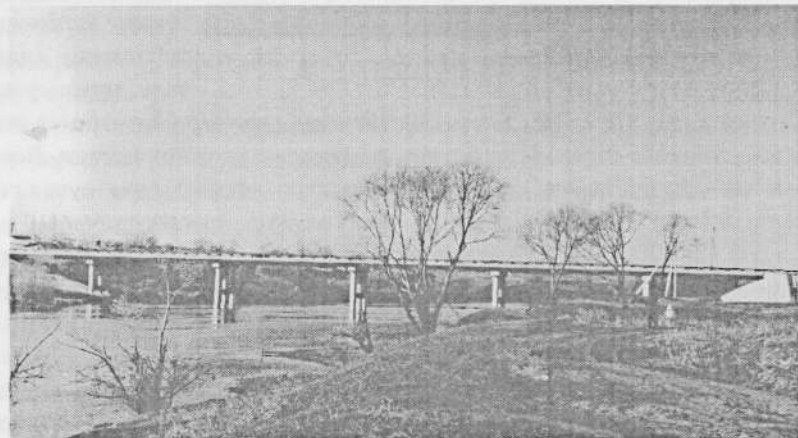
В конце 90-х годов прошлого века выше от первого моста по течению реки Сосна возведен второй мост железобетонной конструкции. Дело в том, что грузопоток



Строительство моста

автотранспорта, следующий из Орла на Елец и на Долгое следовал через город, создавая неблагоприятную экологическую обстановку. Давно назревал вопрос строительства объездной дороги. Кольцевой вокруг город она не стала, но транзитный автотранспорт был отведен от центральной части города. Сыграл свою роль и второй мост по которому автомашины могли следовать на улицу Гайдара и далее – на Орёл.

С финансированием в 90-е годы было трудно, но большую помощь в этом вопросе оказал Е.С. Строев, занимавший тогда пост Председателя Совета Федерации. Деньги были выделены не только на дорогу, но и на мост. В 2000 году его ввели в эксплуатацию. Строительство осуществлялось довольно-таки быстрыми темпами.



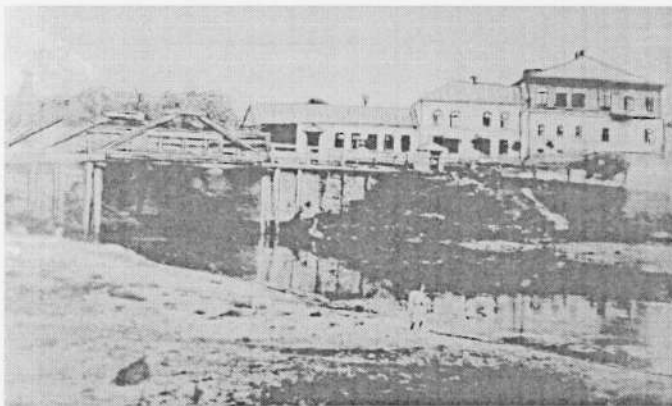
Мост, 2004 г.

Заливенский мост

История его уходит на конец XVI века, когда была построена крепость Ливны (начало строительства 1586 год) и началось сооружение на реке Сосне крепости Елец (1592 год).

Вообще говоря, переправа через реку Ливенку в Заливенскую слободу, которая входила в Большой посад Ливен, была построена во время строительства крепости вблизи впадения Ливенки в Сосну. Это был мост на деревянных сваях ведущий от спуска с Наугольной Заливенской башни малого острожка (кремля) в слободу Заливенскую. Мостик подобный этому, но меньшей ширины существовал до 70-х годов прошлого века. Но он служил для сообщения внутри крепости.

Мост на Елецкой дороге, как мы уже говорили, появился в конце XVI века, он был похож на первый мост через Сосну в Беломестную слободу:



Зализвенский мост, 1910 г.

веке строится капитальный мост. На берегах возвели каменные опоры, прикрутили мощные деревянные брусья, на которые уложили настил. Верхняя часть моста представляла собой деревянную ферму для увеличения грузоподъемности. Этот капитальный мост служил круглогодично. Тысячи пудов зерна, муки, мясных продуктов и т.д. было перевезено по нему на ливенские ярмарки в царское время.

Знаменателен он тем, что по нему в мае 1829 года проезжал великий поэт А.С. Пушкин, направляясь в Елец и далее в Арзрум.



Мостик в Зализвенку

годы прошлого века он был капитально реконструирован. Его конструкция стала железобетонной. Он обеспечивает следование автотранспорта в Зализвенский микрорайон, в восточную часть Ливенского района, в Елец, Воронеж, Липецк, Тамбов, Москву.

деревянные сваи, дощатый настил, который, также как и беломестненский приходилось восстанавливать после каждого половодья. Ливны и Елец росли по величине и населению, количество грузов между этими купеческими городами возрастало, поэтому в XIX

В ноябре 1941 года перед оккупацией Ливен немецкими войсками он был взорван, поэтому частями 13-й армии, освободивший город, пришлось переправляться по льду Ливенки. После войны мост восстановили, а в 70-е

Горностаевский понтонный мост

Потребность в переправе через Сосну у деревни Горностаевка возникла еще в начале 50-х годов прошлого века. Как раз в том месте, где находился Кирпичный брод, через который издревле переправлялись татары, следуя Муравским шляхом на Московские уkraine, поворачивали на Ливны, чтобы пограбить их.

В 1947 году начал строиться завод «Ливгидромаш», к 50-му году на предприятии трудились уже несколько сотен человек, значительная часть работников завода проживала в Горностаевке, Барково, Коротыше. По «чугунному» мосту проход был воспрещен, только во время половодья разрешен, поэтому переправлялись на лодках по канату, а молодые люди часто – просто вплавь.

В 50-х годах «Ливгидромаш» по проекту главного механика Т.Д. Замулы возвел переправу. Настил из досок был уложен на два каната, перекинутых через реку и закреплённых на берегах. Поручни также сделали из канатов.

Переправа была круглогодичной, но слишком лёгкой, как бы временной. Получилось так, что подростки вставали на середину моста и качались на канатном переходе, как на качелях. В 1960 году канаты оборвались и моста не стало.



Понтонный мост на бочках, 1964 г.

Пытались восстановить его, но потом решили изготовить мост плавающий, в качестве понтонов использовать пустые бочки, которых на «Ливгидромаше» накопилось немало. Так и сделали.

Брали бочки, проверяли их воздухом на герметичность, закручивали пробки, заваривали, собирали секции из 4-х бочек, соединённых двумя брусьями, затем из секций собирали весь пролёт моста и опускали в воду. Чтобы секции не унесло течением воды по краям секций пропускали по всей длине пролёта два каната, которые крепили за мертвяки – фундаменты на берегах. Затем делали настил из досок и устанавливали поручни из уголков. Все получилось удобно и несложно. Конечно, весной мост вытаскивали из воды тракторами но после половодья затачивали вновь в воду.

Служил этот мост лет двадцать, но потом бочки проржавели и мост пришел в негодность. И еще вдобавок в наводнение 1970 года мост, лежащий на левом берегу унесло паводком. В 1970 году отделу механизации и автоматизации (в то время автор этих строк был его руководителем) дали задание спроектировать более долговечный, удобный в сборке и разборке мост. Выполнение этих работ было поручено недавнему выпускнику Брянского института транспортного машиностроения Василию Цуканову. Сначала мы провели расчётные работы, остановились на понтонной конструкции, т.е. вместо бочек применили понтоны. Рассчитали по грузоподъемности габарит понтона, их количество. Для того, чтобы определить нагрузки на канаты, соединяющие понтоны и на которые воздействует сила течения, сделали макет понтона в масштабе 1:10, опустили его в реку, с помощью пружинных весов определили силу, с которой будет давить на понтон течение. Остальное было уже делом несложным – определили диаметр канатов. Чертежи выполнили в срок, в ремонтно-механическом цехе изготовили понтоны, затем собрали



Мост на понтонах, 2001 г.

ремонтники – ограждение из уголка и мост готов.

Служит он уже полвека, правда, меняли понтоны, канаты, настил, уголки, но конструкция осталась такой, какой ее задумали проектировщики.

Особенно большой поток людей двигался по мосту лет 10-15 назад, когда раздали дачи на «Карабахе». Весной в ведрах, на тележках везли семена, саженцы, осенью – урожай. Жителям Горностаевки он также необходим. В последние годы поток людей уменьшился, так как большая часть владельцев участков на «Карабахе» побросали их. Но по-прежнему понтонный мост востребован, АО «ГМС Ливгидромаш» регулярно ремонтирует мост, выполняя работы по его демонтажу и монтажу на период половодья.

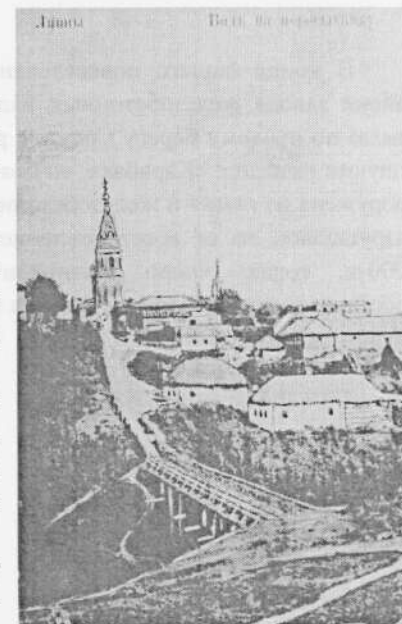
Мосты через Пересыханку

Первый городской мост через Пересыханку построен не там, где он находится сейчас (на улице Пушкина), а немного ниже, ближе к реке Сосне. Произошло это в начале XVII века, когда согласно плану 1780 года была застроена территория по правой стороне от Пересыханки, и началась застройка Егорьевской слободы.

Стоял он на улице Староникольской (ныне Поликарпова), на деревянных сваях, был проезжий, деревянный. Повозки и пешеходы по нему следовали как из города, так и из Беломестной слободы.

В 1873 году промышленник Федот Алексеевич Заседателев возвел вино-водочный завод на Верхней Воробьевке, и грузы стало удобнее возить на завод по улице Красной (Пушкина). Вот тогда и построен был мост через Пересыханку на том месте, где он находится сейчас. Учитывая, что по мосту пойдет большой грузопоток на вино-водочный завод, на Егорьевскую слободу, на будущий лесной склад, его сделали прочным на каменных опорах, возведенных на обеих сторонах Пересыханки, остальная конструкция была деревянной. Прослужил он почти сто лет, в 80-х годах прошлого века мост реконструировали – сделали его более высоким из железобетона, покрыли асфальтом, за счет чего спуск и подъем по улице Пушкина уменьшился.

Грузопоток на этом мосту большой – по нему двигается весь пассажирский транспорт на рабочий посёлок, грузы на «Ливгидромаш», «Промприбор», «Автоагрегат»... Так что значение его для города важное.



Мост через Пересыханку, 1910 г.



Мост в районе завода ЖБИ

В конце нашего повествования упомянем о переправе через Сосну в районе завода железобетонных изделий (ЖБИ). Когда в 80-х годах раздали землю по правому берегу Сосны в районе Горностаевки под дачи (этот массив получил название «Карабах», то появилась потребность в переправе и она была сооружена из камня и железобетонных плит. Но во время половодья переправа разрушалась, на ее восстановление требовалось ежегодно немало средств. В 2000-х годах число дачников многократно уменьшилось, поэтому восстанавливать ее перестали и она перестала существовать, оставив после себя нагромождения камней.

СОДЕРЖАНИЕ

К читателю.....	3
Железнодорожный мост.....	4
Первый Беломестненский мост.....	13
Второй Беломестненский мост.....	18
Заливенский мост.....	19
Горностаевский понтонный мост.....	21
Мосты через Пересыханку.....	22