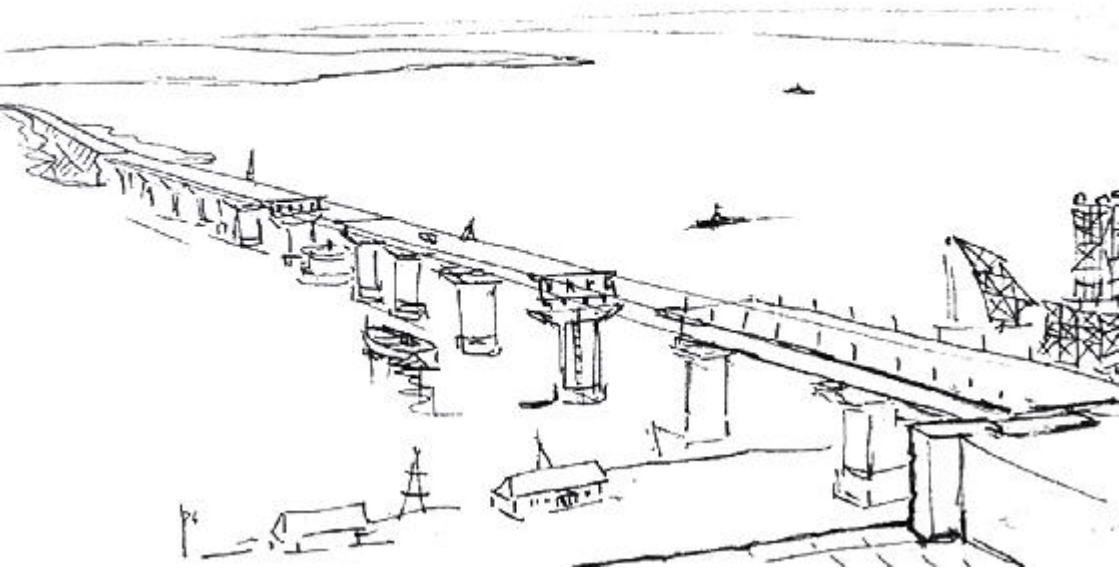


О. Лагошняк

*Від Старої переправи  
до Варварівського мосту*

50-й річниці побудови  
мосту через ріку Південний Буг у Миколаєві  
присвячується



Миколаїв  
«Іліон»  
2014

УДК 94(477.73)  
ББК 63.3(4Укр-4Мик)  
Л 14

Консультант **С. Романенко**  
Редактор **Н. Циганенко**

Рецензенти:

**А.Ф. Галь,** академік Академії інженерних наук України,  
професор НУК;  
**Ю.В. Котляр,** доктор історичних наук, професор ЧДУ  
ім. П. Могили.

*Автор вважає своїм обов'язком щиро подякувати  
спеціалістам Миколаївського обласного державного архіву,  
фахівцям Миколаївського краєзнавчого музею,  
Музею суднобудування і флоту  
за допомогу в пошуках історичних джерел.  
Особлива вдячність працівникам  
Обласної наукової бібліотеки ім. А. Гмирьова,  
бібліотеки ім. Кропивницького,  
філії № 2 бібліотеки ім. Шури Кобера і Віті Хоменка,  
бібліотеки Миколаївської дистанції «Укрзалізниця»,  
без допомоги яких важко було б відтворити хронологію історичних подій;  
а також фотографу Андрію Юртину за надане до обкладинки книги  
художнє фото.*

**Лагошняк О.**

Л 14 Від Старої переправи до Варварівського мосту / О. Лагошняк. — Миколаїв: Іліон, 2014. — 270 с.

ISBN 978-617-534-216-9

Важливу роль в історії Миколаєва разом із суднобудівними верфями зіграли мости. Вони стали відображенням злетів та занепадів економічного життя міста. Маючи колосальне стратегічне значення для Півдня держави, Варварівський міст інколи ставав і основним гальмом розвитку полісу. Історії наведення Південно-Бузької переправи, яку під час російсько-турецької війни замінив Варварівський наплавний міст, а у 60-х роках ХХ ст. на зміну йому прийшов залізобетонний на високих опорах, присвячений цей твір.

**УДК 94(477.73)**  
**ББК 63.3(4Укр-4Мик)**

ISBN 978-617-534-216-9

© Лагошняк О., 2014

# ЗМІСТ

Миколаївський хінтерланд. (Замість вступу).....	3
1. Наглядач мосту Пікашев.....	11
Знайомство з містом.....	11
Проект залізничного мосту на Варварівку.....	43
Освітлення наплавного мосту.....	49
Зустріч з ветераном.....	50
2. Переправи XIX століття: Богоявленська, Казенна, Великокорениська, Вольна.....	53
Стара переправа (Богоявленська) XVIII ст. – до 1825 р.....	53
Казенна переправа на Малу Корениху 1825–1834 рр.....	54
Переправа навпроти поселення Велика Корениха 1832–1834 рр.....	56
Вольна переправа 1826–1834 рр.....	57
3. Варварівська переправа.....	59
Контракт з купцем Резніковим.....	68
Варварівська переправа у 30–40 роки XIX ст.....	87
Кримська війна 1853–1856 років.....	88
4. Варварівський наплавний міст 1855 р.....	97
Міст постав завдяки Кримській війні.....	97
При губернаторі Аркасі.....	107
Катастрофа 1887 р.....	117
Проведення великих суден.....	119
Руйнування мосту в 1911 р.....	124
Варварівська економія.....	140
Міст у Першу світову війну і в роки революційних подій.....	151
5. Варварівський наплавний міст за радянських часів.....	171
Між війнами.....	171
Німецька окупація і відновлення мосту.....	197
Заповіт Пікашева.....	207
Стан моста у повоєнні роки.....	211
6. Будівництво Варварівського залізобетонного мосту.....	225
Підготовча стадія.....	226
Начальник будівництва Лев Карелі.....	228
Палі-оболонки.....	232
Балки.....	240
Монтаж балки.....	247
Поворотний проліт.....	252
Експлуатація мосту.....	259
7. Учасники будівництва залізобетонного мосту через Південний Буг у Миколаєві.....	263
8. Перспективи будівництва нових мостів у Миколаєві.....	265

# Миколаївський хінтерланд\*

(Замість вступу)



Люди, які жили по обидва береги Південного Бугу, завжди прагнули налагодити зв'язок між собою. Всім відомо про стародавнє квітуче грецьке місто Ольвію. Дуже багато цікавої інформації отримали ми про ті часи завдяки праці невтомних істориків і археологів, які крупинка за крупинкою відкривають нам завісу минулого. Говорячи про тисячолітню історію Ольвії, все частіше згадують поселення обабіч Бугу, які виникли одночасно з основним полісом – так звана «ольвійська хора». Ці населені пункти обсіли річку з обох боків. Виникла потреба діставатись протилежного берегу Бугу і нескладно уявити, що у декількох місцях від Ольвії до Варварівської коси місцеві жителі надавали послуги з перевозу.

Як відомо, з початком монголо-татарського нашествия і падіння Києва південні степи, в межах яких знаходиться і Миколаївщина, у 1240 році захопила Золота орда. Через століття у часи ВКЛ і Р (Великого князівства Литовського і Руського) після битви на Синьоводі у 1362 році ординців витиснули за Дон. Почалося заселення південних територій українським і білоруським населенням. Литовський період позначився домінуванням у південних землях об'єднаного українсько-білорусько-литовсько-війська. Суттєву частку у ньому складали українці. Литов-

---

\* Хінтерланд (знімецької – позаду край) – район, який прилягає аботяжіє допромислового центру, порту.

ські князі вздовж Південного Бугу споруджували фортеці і митниці. Так з'явилася твердиня Баликлеї у гирлі річки Чичиклеї, переправа Соколи на місці нинішнього Вознесенська, поселення Вітовка (нині частина Миколаєва). Усі ці поселення поставали на берегах річок, тож усюди виникали митниці і переправи. У верхів'ях Бугу був зведений кам'яний міст, який залишився у пам'яті людей, як Вітовтов Брід. На місці татарського поселення у гирлі Дніпро-Бузького лиману постала фортеця Дашів (Ачікале, Очаків). До неї потягнулися з півночі набиті шляхи, які перетинали річки. Зароджувалась стародавня інфраструктура.

У середині XV ст. литовська держава втратила силу і увесь південь захопили татарські племена – уламки Золотої Орди. Татари вели кочовий спосіб життя, займалися скотарством. Коли обрані пасовиська ставали пустими, кочовики переїжджали на інші разом зі своїми юртами. Татарська знать досить швидко зорієнтувалась, що їхні сусіди – українці, по суті мирна і неагресивна нація. Татари стали організовувати напади на хліборобське населення, тримали усе пограниччя у постійному страху. Та всякому терпінню приходить кінець. Українці почали організовуватись у загони для протидії нападникам. З таких загонів зрештою й утворилась у 1492 році Запорозька Січ. Об'єднання запорожців пізніше довело право на існування держави під час визвольної українсько-польської війни під проводом Богдана Хмельницького. Ця держава мала дещо незвичну назву: «Військо Запорозьке». Південні кордони її не були документально зафіксованими, вони склалися історично. Кордон йшов по Південному Бугу на південь до Гарду (район Южноукраїнська), а далі від річки Сухий Ташлик при впадінні її у Буг майже прямою лінією пересікаючи річки Мертвовод, Гнилий Єланець, Громклею, Інгул до гирла Інгульця. Усюди по річках виникали козацькі поселення. Козаки в них споруджували переправи на широких річках і будували містки на малих. Перші мости поставали з дерев'яних колод, пізніше між ними стали встановлювати проміжні кам'яні опори.

Півострів, на якому знаходиться Миколаїв, колись належав запорозьким козакам; вони мали тут свої хутори і зимівники,

займались рибальством. Про це повідомляв «Адрес-календар по Миколаєву за 1869 рік» [1]. Ще до заснування міста тут існувала давня переправа через Інгул, яка увійшла в історію під назвою «Козачий перевіз». Вочевидь, ця переправа мала велике значення, бо була складовою старого шляху, який поєднував Крим з північними і західними землями.

Напевно виникала потреба діставатись з цього місця і до Очакова. Тоді необхідно було долати широку річку Південний Буг. Якщо подивитись на карту Ольвійської хори, на карти прибузьких земель литовського періоду, на походи козаків Війська Запорозького, то крім Козачого перевозу, можна спрогнозувати принаймні три імовірних місця перетину Південного Бугу в районі нинішнього Миколаєва: перше – з Руської коси на Волоську косу, друге – навпроти Богоявленська і третє – в районі Варварівки.

Першим місцем скористався гетьман Мазепа з залишками свого війська у 1709 р. Якщо хронологічно прослідкувати його тодішній рейд, то кидається у вічі та обставина, що шведсько-український загін зупинявся на відпочинок тільки у тих місцях, де була можливість переправитись через річку – це доводить важливість переправ. Перша зупинка сталася біля села Піски Баштанського району, де здавна існував козацький міст через Інгул і вікували джерела питної води, які пізніше отримують назву «Аркасівських». Друга зупинка його загону була на території Миколаєва біля Спаського урочища. Очевидно, відхилення від дороги на 15–20 км і поява залишків армії Мазепи в глибині миколаївського півострова не була випадковою – цей факт можна розцінювати, як надії гетьмана про переправу на турецький берег у цьому місці. З невідомих причин його сподіванки не справилися. На жаль, до цього часу тут немає пам'ятного знаку про цю подію. Третя зупинка загону – поблизу села Лимани і Руської коси, де врешті і відбулася переправа.

Кордони Війська Запорозького, яке входило до складу Росії, офіційно зафіксували у 1774 році в селі Кучюк-Кайнарджи. Підписантами стали Російська імперія, Кримське ханство і Турція. Південніше вказаної лінії у північному Причорномор'ї про-

довжували господарювати кримські татари. Їхнє місто Ачікале (Очаків\*) стало об'єктом постійних нападів козацького війська у XVI–XVII ст. Не вистачить пальців на обох руках, щоб перерахувати численні походи козаків і руйнування турецького міста. Якими шляхами козаки йшли на південь, щоб «привітати» своїх давніх опонентів? Степами Прибужжя або річками, використовуючи для таких цілей свій флот.

Очаківські землі були відвойовані у турок в 1788 році, а сам Очаків впав під тиском російсько – козацьких військ у день Св.Миколая. На честь цієї події засноване для зведення флоту місто назвали Миколаєвом. Верф розмістили у гирлі Інгулу на тому місці, де раніше козаки збирали свої чайки. За декілька років три кораблі один за одним зійшли зі стапелю верфі і поповнили флот. Але замовлень більше не було і закладки суден на довгий час припинились. Кількість працюючих зменшилась у декілька разів, а ті, що залишились, займались лише розбиранням суден, які відпрацювали свій час. Згодом елінги і майстерні зовсім обезлюднили. Затвердження військового Миколаївського і Севастопольського губернаторства у 1805 році не було пов'язано з економічною ситуацією, що склалася. Це було продиктовано стратегічними мотивами. Губернатор являвся головним командиром флоту. Після п'ятнадцятирічної перерви у 1810 році відновлюється суднобудування. Чергова російсько-ту-рецька війна, яка розпочалася у 1853 році, фактично знову його зупинила.

Проте цей факт ніс для міста і позитивний момент – новим імпульсом для розвитку стало післявоєнне рішення уряду про відміну заборони на захід іноземних суден у миколаївський порт. Був відкритий комерційний порт і таможня. Миколаїв із центру суднобудування перетворюється на торговий порт, починається

---

\* Знаємо про численні російсько-турецькі війни у XVIII ст. (1710–1713, 1735–1739, 1768–1774, 1787–1791). Потужні воєнні дії вимагали перевезення на очаківський берег Бугу великої кількості людей і гармат. У 1788 р. Потьомкін сформував обоз з 3000 хур, які везли усе необхідне для облоги Очакова його сотисячною армією. Тільки волів для забезпечення такої колони потрібно не менше 6000 голів. Залишається невизначеним питання: а у якому місці і яким способом ця армада перетинала Південний Буг? Частина армії перекинулася на другий берег на переправі Соколи (нині Вознесенськ), але ж решта не могла перейти вброд річку завширшки 1 км. Значить наводились переправи, про які з невідомих причин вирішили забути.

хлібна торгівля. У цій новій іпостасі Миколаєву важко було конкурувати з «вольною» Одесою, яка вже 40 років користувалась порто-франко. Проте об'єми торгівлі стрімко зростали і згодом Миколаїв стає за обсягами вантажоперевезень третім портом імперії. Тут можна говорити про «Миколаївський хінтерланд», як район, який прилягає до крупного промислового, торгового центру і порту. Він значно родючіший і густонаселений, ніж Одеський і Херсонський. Цей Миколаївський хінтерланд тягнувся до Миколаєва завдяки численним шляхам, набитим чумацькими валками з усіх сторін у попередні часи. Немов кровоносні судини, до міста спрямувались 6–7 важливих степових доріг. Важливу роль стали грати мости. Через малі річки їх будували на дерев'яних стовпах-палях, на середніх річках влаштовували наплавні мости на плотах, які розводили під час льодоходів, а на великих ріках переправи здійснювались поромами. Для спорудження мостів завжди брали сухий прямий ліс зимової рубки, без сучків і червоточин. Усі з'єднання стягувались болтами.

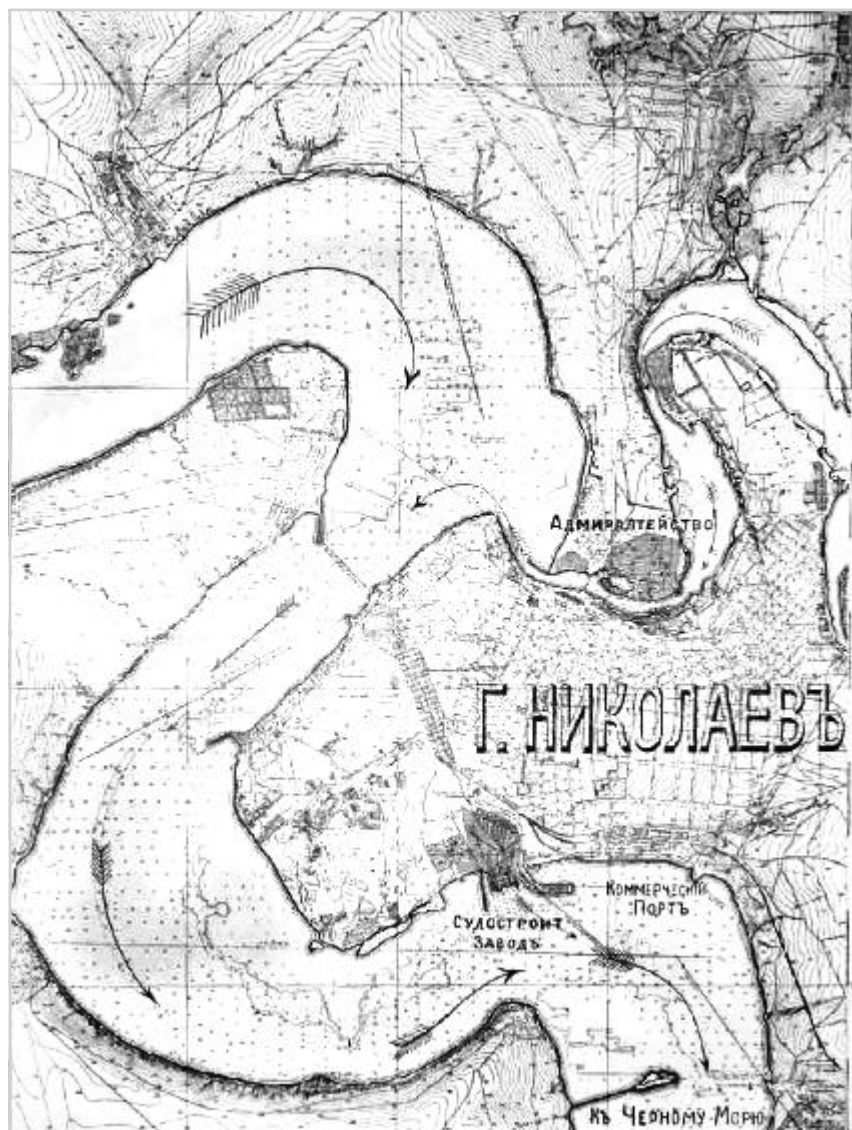
Велику роль у другій половині XIX ст. відіграла відміна кріпосного права. Багатство природних ресурсів і невтомна праця хліборобського і ремісничого населення краю сприяли економічному піднесенню Миколаєва. Місто перетворюється на центр хлібної торгівлі. Новим поштовхом економічному розвитку регіону стала прокладка залізниці Харків – Миколаїв. Вона втягувала у себе нові райони, сприяла появі нових місцевих доріг, які спрямовувались до вантажних і пасажирських станцій.

Колосальну роль у розвитку міста відіграла водна транспортна артерія Південний Буг. По ній до зимових морозів встигали сплавляти більше половини зібраного товарного зерна. Підприємливий люд обирав саме цей шлях, адже річковий фрахт на пшеницю коштував утричі дешевше, ніж доставка хлібу в Одеський порт залізницею. Майже кожне прибузьке село навчилося відправляти хліб у миколаївські порти. Зерновози везли його у Попову балку\* або на Варварівську пристань. Виникла пристань і на Інгулі. З варварівської сторони до переправи схо-

---

\* Попова балка – місце на території Миколаєва, де у другій половині XIX ст. постав морський порт.





*Ріка Буг від Костянтинівського маяка  
до Варварівського мису з входом у річку Інгул  
(схема початку ХХ ст.)*

дились гужові шляхи, по яким безперервно рухались хури з зерном, а згодом і з іншими вантажами. Вони мали можливість розвантажити його прямо в трюми морських суден у Варварівській хлібній гавані, або, перетнувши Бузький міст, доправити збіжжя у торговий порт. Для цього у Варварівці і у Поповій балці були подовжені причальні стінки, що дозволяло з мінімальними витратами часу приймати зерно одночасно для декількох зерновозів. В порт стали заходити великі морські судна, для яких бузький фарватер виявився недостатньо глибоким. Вони не могли завантажуватись до повної осадки і тоді доводилось їх вантажити тільки наполовину, потім виводити в район Очакова і після того остаточно довантажувати з барж і берлінів. Це створювало незручності, здорожувало фрахт і тоді довелося поглибити бузький канал.

Значення миколаївських мостів у зв'язку зі збільшенням експортних операцій відчутно зросло. Колишні чумаки, які після запровадження залізниці втратили об'єми перевезень і перетворились на купців, а також інший підприємливий люд, добре заробляли на виробництві і доставці хлібу. Варварівський міст перетворився на комарину стежку, яку долали щоденно більше тисячі гужових транспортів, не зважаючи на вагову і пропускну обмеженість застарілої споруди. Він являв собою живу артерію, яка напувала місто корисним нектаром.

Експортні операції зростали і поліпшувалось життя миколаївців. Економічною основою зростання був широкий хінтерланд, який тягив до миколаївського порту. У місті зводились добротні будинки, намощувались і освітлювались вулиці, відкривались школи грамотності, підіймалося культурне життя. Зростала економіка Миколаєва. Як не дивно, Варварівський міст часто ставав і основним гальмом, який стримував розвиток міста і миколаївського хінтерланду, не дозволяв дихати на повні груди, врешті збільшував ціни на усе. Історія наплавного мосту – це історія за його живучість.



## ЗНАЙОМСТВО З МІСТОМ

Поїзд Харків – Миколаїв жваво рухався високим степом. Позаду залишились лісисті зелені пагорби і вкриті м'яким трав'яним килимом долини річечок та озер Центральної України. Палюче сонце било у вікно вагону, роблячи температуру всередині близькою до парної бані. Лише коли потяг заходив на поворот і густий дим від локомотиву закривав сонце, ставало трохи прохолодніше. Пасажири понуро і бездумно уставились на навколишні пейзажі, що мелькали у вікні, думаючи кожний про своє.

Антон Пікашев поправив комір бездоганної білої сорочки, яка вже півгодини, як щільно обліпила його тіло. Тільки тепер він подумав, що міг би в дорогу вдягти звичайну полотняну, а білу нарядити у той момент, коли потяг дістанеться миколаївського вокзалу. Одягом його, за звичкою, забезпечувала мама, купуючи усе на її погляд необхідне для сина на недільних базарах у невеликому містечку під Харковом. Хоч син і став уже дорослим, закінчив інститут, але батьки, а особливо мати, як і раніше в дитинстві, добре знали, чого бракує в його гардеробі. Можливо цей добровільний обов'язок мати поклала на свої плечі тоді, коли досягнула, що не змогла вплинути на свого чоловіка, батька Антона. Свого часу вона не змогла завадити чоловікові, щоб той не примушував сина йти вчитись в інститут. І справді – вона була проти цього.

Батько Антона, заможний селянин Харківської губернії, якого на селі звали просто Пікас, мав немалі доходи від ріллі. Крім ріллі, у його господарстві було зо тридцять голів великої рогатої худоби, а дрібної скотинки – і перерахувати важко. Свого статку і заможності Пікас добився невтомною працею з ранку до вечора, від сходу до заходу сонця. Ця уперта наполегливість була б нічого не варта, якби не був він обдарований всевишнім особливим сільськогосподарським талантом, який направляв його енергію у потрібне русло. Він краще за інших відчував своїм нутром, коли саме і де варто посіяти культури, як їх доглянути і коли зібрати. Щодня усі його зусилля були направлені на те, щоб нарощувати свої оберти. Усе, чого досяг Пікас за своє життя, він добув не тільки невтомною працею, а ще й тотальною заощадливістю. З юних літ він звик економити на усьому. Коли він міцно став на ноги і здавалося, міг дозволити собі розслабитись, Пікас вже не в змозі був себе перебудувати. Попри те, що інтелектом він розумів усе правильно, та по інерції продовжував економити і одягався бувало гірше, ніж навіть його наймані працівники. Він їв просту їжу, доношував старе вбрання і обмежував себе на свята. Єдине, що стримувало Пікаса від абсолютної економії, це його родина: дружина, син і дві доньки, які не бажали так жити. Він і сам розумів, що роки напруженої праці в минулому забезпечили його сім'ю достатнім добробутом, і нині саме час пожити для себе. Але вийти з того шаленого ритму вже не міг.

У пікові дні навесні для сівби і влітку у жнива наймав він робітників, яких називали в Україні зарібниками. У інші часи року допомагали йому двоє-троє робітників та хтось один із тих зарібників, який волею долі прибивався до хутора після закінчення польових робіт. З найманим людом Пікас поводився, як з рівними, – кожного разу усі снідали й вечеряли разом за одним столом.

Роздумуючи про майбутню зайнятість свого єдиного сина, Пікас поступово дійшов висновку, що непогано було б мати серед начальства близьку людину. Він добре розумів і те, що виснажлива праця, хоч і для себе і своєї сім'ї, не добавляє йому здоров'я і старість він зустрине раніше, ніж інші хуторяни, які обходять-

ся вдома парою волів та корівкою-годувальницею. Тож не бажав він повторення своєї долі для єдиного сина, а хотів, щоб той знайшов собі якесь легке заняття. У якийсь момент засіла йому голову ідея вивчити сина в університеті, щоб той став чиновником. Вона свердлила його мозок удень і вночі. Поки син був малий і у Пікаса був ще час, то у коротких перервах свого відпочинку перебирав він можливі варіанти майбутньої професії Антона. У якийсь момент, саме після візиту на хутір збирача податків, подумав Пікас, що найкращою роботою для Антона була б професія податкового інспектора. «А що? – думав він. – Кабінет, біла сорочка, інтелігентний вигляд, у руці тоненький журнал із позначками, хто і скільки заплатив. Чого ще треба?»

Поїзд почав сповільнювати рух. Складалося враження, що для того, щоб загальмувати і зупинитись, його двигуну ще більше потрібно було набрати сили. Паровоз свиснув, прокотився ще декілька десятків метрів уздовж кам'яних складських будівель і зупинився. Стометрівку залізничної станції вінчала висока споруда, за своїм виглядом схожа на водонапірну башту. «Лоцкино» – вдалося прочитати Антону на стіні одної з будівель.

Упродовж усієї подорожі Антона нервували зупинки. Коли потяг рухався – швидко чи повільно, неважливо – на душі було якось спокійно. Як тільки він зупинявся, одразу поставало питання: «Чи надовго?» Після того хотілося, щоб машиністи скоріше владнали усі технічні проблеми і продовжили рух. Ось і зараз персонал станції бігає, розводять руками. Щось сталося. Кажуть, що води недостатньо накачали у башту. Вода потрібна паровому котлу паровоза, її доливають в агрегат на кожній станції, інакше двигун не працює. Станція «Лоцкино» стоїть посеред степу. Безводна зона. Воду качають по 11-кілометровому водоводу з річки Інгул. Там на березі у німецькій колонії Новий Данциг\* стоїть водокачка з двома паровими котлами. Зазвичай, один з них піднімає воду, другий – резервний. Уночі десь посередині траси стався порив, тож частина води з труби вибігає. Зараз вже працюють

---

\* Німецька колонія Новий Данциг з 1944 р. отримала назву село Виноградівка Баштанського району.

на повну обидва котли у Ново-Данцигу, та вода дуже повільно набирається – треба чекати.

Антон відкинувся на спинку сидіння вагона. Від того, що потяг стояв – стало ще більш спекотно. Він закрив очі, повернувся думками до мети своєї подорожі. На минулому тижні він отримав листа з Миколаєва за підписом тамтешнього міського голови. Коли листоноша простягнув йому акуратний конверт, Антон не повірив своїм очам. Адже другий рік поспіль він методично відправляв запити у губернські і повітові земства з проханням надати йому роботу на мостовій переправі. Оскільки поштові послуги в імперії не виглядали дешевим задоволенням, він обмежив коло земств з наявністю значних річок, що, в свою чергу, означало існування мостів. За цей період він не отримав жодної позитивної відповіді. І ось сам міський голова Миколаєва – міста, одинадцятого за величиною в імперії – пропонує йому з'явитись 1 серпня для обговорення можливої його участі й роботи в експлуатації одного з мостів міста. Якщо усе складеться так, як того хотів Антон, то буде небачена вдача – можливо, найбільша за усе його життя. І чого тільки варті слова «...для обговорення можливої Вашої участі в експлуатації мостів».

Від приємних думок, що накопились, він стрепенувся, сіпнув себе: «Може це не з ним сталося? Може ще відмовлять?» Виглянув у вікно: чи не настав час їхати? Але на станції була відсутня будь-яка активність. Він знов поринув у роздуми. Згадав батька, який завжди мріяв і наполягав на тому, що його син повинен обов'язково стати збирачем податків. Сам Антон власне довго не міг усвідомити: ким же він хотів би працювати? Проте знав він твердо, починаючи від самих перших батьківських настанов, що працювати з землею та худобою він справді не хоче. Ще більшу огиду у свідомості визивала нав'язувана батьком директива: бути податковим інспектором. Доки Антон був малим і до прийняття рішення залишалось багато часу, він не виказував відкрито татові свою незгоду. «Який сенс раніше сперечатись, якщо попереду ще декілька років», – думав він. Тим більше, що вчитись в Харкові він і справді хотів – тут його бажання з батьківськими настановами співпадали.

Чим менше часу залишалось до того моменту, коли Антону потрібно було оголосити про своє рішення, тим частіше батько заводив розмови про наявність позитивних моментів у професії збирача податків. Між довгими спічами він робив паузи, в надії почути від сина схвального слова або хоча б кивка головою. Антон частіше мовчав, вислуховуючи монологи з відстороненим виглядом – через що у батька поступово наростало роздратування. Аж коли вже той не витримав і в лоб запитав Антона: «Ну що, хіба погана професія податкового інспектора?» Той відповів: «Напевно непогана, але не для мене». Реакція батька була передбачувана – він подивився на Антона, як на юродивого. Якусь мить він ще сподівався, що йому почулося. Відповідь сина була несподіваною, як грім серед ясного неба. Нарешті він опанував себе: «Ну а для кого, синку? Якби мені було зараз 16 років, то я б і не роздумував. Такі можливості не слід упускати!» «Ну от і не упускай», – відрізав Антон.

Батько і раніше підозрював, що Антон не поділяє його вибору. Він відчував це, коли бачив, що син при всякій такій розмові про майбутню професію безтурботно позіхає, роздивляється навкруги, спокійно чекає кінця батьківського монологу.

– А ким же ти хотів би стати? – неначе варіантів не було, роздратовано кинув батько.

– Ветеринарним лікарем! – навмання відповів Антон перше, що йому прийшло в голову.

– Ветеринаром? – все ще не вірячи своїм вухам, перепитав батько. – Ти хочеш приймати опорос у свиней, лежачи в гнійній калюжі? Ти хочеш ходити обліплений коростою? Та яка дівчина після того на тебе подивиться?

Відсахаючись від серії власних запитань, батько вирішив, що останнє слово все ж таки повинно бути за ним. Він підсумував:

– Вступиш в Харкові на математичний факультет, вивчишся, а там буде видно. Крапка.

З того часу, як Пікас з'ясував у Антона про те, що той хотів би стати ветеринаром, він будь-що вирішив порушити ці плани на корені. Його задумка полягала у наступному. Він частіше став запрошувати до своїх стаєнь і конюшень лікаря, інколи за

дріб'язкової причини. При тому поводив він себе з ним показово нахабно, як із людиною, яку немає за що поважати. Запрошуючи всяк випадок на оглядини і Антона, він демонстративно принижував ветеринара так, що той тільки і мріяв якнайскоріше завершити свій візит. Пікас примушував ескулапа ходити по багнюці, яку перед тим навмисно довгий час не прибирали. Якщо відвідини худоби припадали на вечірній час, дочекатись ліхтаря від Пікаса лікар не міг і йому доводилось оглядати скотинку при місячному сяйві. По закінченні візиту Пікас гучно ставив перед гостем відро льодяної води, замість теплої, і кидав шматок змащеної коростою мішковини, замість рушника. Про репліки і коментарі, які відпускав Пікас впродовж оглядин, краще не згадувати. Після них під кінець сеансу ветеринар вже рішуче задумався: а чи правильний вибір професії він зробив?

Антон у душі сміявся з усіх цих спектаклів і мовчав. Час від часу й під впливом батьківського пресингу він усе частіше задумувався: «А ким же насправді я хочу бути? Де мені хочеться працювати?» Інколи у його дитячу голову надходила думка, яку він ніяк не міг утримати. Він бачив себе працюючим серед людей на переправі, на мосту або у тунелі. Яскраво світить сонце, видніється краєвид гарної річки, верби стоять понад водою. Ось він допомагає подорожуючим і їхнім транспортам переїхати на інший берег річки, подолати водяну перешкоду. Думати про тунелі було складніше, бо на Кавказі і у Карпатах ніколи не бував – отже бачення мав тільки книжне. Мости на малих річках він звісно бачив і добре уявляв. Дуже хотілося йому відчувати, як функціонують переправи на великих річках. Усі ці думки були для нього, як дитячі забави.

Пройшов час. Та так влаштована людська природа, що наштотвхуючись на інколи навіть незначні заперечення опонента, ми згодом заспокоюємось і змінюємо свою думку. Ось і тоді, коли Антон поїхав до Харкова і, замість того, щоб вступати до університету на математичний, поступив на механічне відділення технологічного інституту, його батько навіть не виказав найменшого обурення. Навпаки, дізнавшись про таке, він утішився:

– Ну що ж, синку, за характер я тебе поважаю.



Вже навчаючись в інституті, Антон переконався у тому, що працювати на мостовій переправі було б для нього найцікавішим продовженням його життя. Цьому був поштовх. Одну з дисциплін викладав літній професор – німець Людвіг Рейнгард. Власне, типаж обличчя у нього був більше схожий на український, а ніж на німецький, як то уявляв собі Антон. Антону подобався стиль його викладання. На відміну від інших студентів хлопець з великою зацікавленістю слухав розповіді учителя. Німець помітив це й інколи на лекціях складалося враження, що нібито професор веде розповідь для одної людини – Антона Пікашева. Той слухав, затамувавши подих і розкривши рота. Якось після одної з лекцій про місцеве самоврядування, Антон, захопившись розповіддю, підійшов до учителя. Подякувавши за лекцію, він поцікавився, мовляв, а яка ж користь місту від описаної системи самоврядування, що дають на практиці усі ці заходи.

Рейнгард усміхнувся. Він дістав із портфеля гравюри – їх було з десяток. На гравюрах Антон побачив архітектуру і пейзажі середньовічного міста. Величні кам'яниці стояли на мощених гранітною бруківкою вулицях. Арочні мості впирались в усті берегів. Під ними протікала неширока, але повноводна річка. Усе говорило про те, що у місті існує справжній господар.

– Як багато мостів? – здивувався Антон. – Насправді десь існує таке гарне місто?

– Так, – знов усміхнувся професор. – Це невелике німецьке місто, значно менше Харкова. Воно називається Нюрнберг. Маленька річка, що протікає містом, схожа на Лопань. Своєї красоти і змістовності місто багато у чому завдячує місцевому самоврядуванню. Громадяни самі мають можливість впливати на забудову кварталів, будівництво набережних і мостів, вирішувати, які пам'ятники і у яких місцях доцільно встановлювати.

Приємні спогади перервав гучний голос провідника вагону – Антон навіть не помітив, як потяг покинув станцію «Лоцкино» і тепер вже з вікон можна було спостерігати контури сотисячного Миколаєва. Врешті решт поїзд дістався миколаївського вокзалу. Антон швидко розібрався, як зорієнтуватись у місті. Від вокзальної площі розходяться три вулиці. Одна з них –

Спасько-вокзальне шосе – веде на Південний-бузький міст, дві інші – Бульварна і Глазенапівська – прямують в центр і далі виходять до річки Інгул.



*Площа біля залізничного вокзалу у Миколаєві*

Антон вирішив подивитись спочатку на міст через Південний Буг – споруду, заради роботи на якій він прибув сьогодні у Миколаїв. Через декілька хвилин його очам відкрилася чудова панорама. Наповнене ароматами літа свіже повітря вдарило йому в ніс. Відчуття простору і чистоти нахлинуло за мить. Йому здалося, що красивішого місця у своєму житті він ще не бачив. Він стояв на високому пагорбі, з підніжжя якого вела мощена дорога на міст. В обидва боки – на південь і на північ – на декілька кілометрів простяглася водяна гладь. На водному просторі лежала довжелезна споруда мосту, по якому в обидва боки безперервним потоком рухались екіпажі і підводи. По тротуарам, тримаючись за перила, поспішали міщани і селяни. На рейді могутньої ріки диміли пароплави, стояли буксири з баржами, припустили вітрила баркаси. Антон зрозумів, що усі ці плаваючі за-

соби завмерли в очікуванні розведення мосту. Він побачив стяги на штоках, які за необхідності, будуть сигналізувати про настання можливості подолати наплавну споруду. Поруч із мостом він помітив причальну стінку, біля якої завмер пором, чекаючи необхідної команди. Усе це господарство Антону здалося дуже знайомим. Адже за останні роки він перечитав масу літератури про мостові споруди, вивчив механізм розведень, бачив фото десятків мостів. Безумовно, ракурси книжних фотографій не могли охопити одним кадром кілометровий міст. Таку довгу і вузькустрічку посеред річки він бачив уперше. Усе інше йому видалося зрозумілим і майже рідним. Антон вирішив підбадьорити себе якимсь сценарієм, але в голову нічого не йшло. Він би погодився працювати тут механіком або інженером. У найгіршому випадку, якщо міському керівнику він не прийдеться до вподоби, то він згоден залишитись тут простим матросом.

Через 15 хвилин Антон подзвонив у будинок міського голови на вулиці Адміральській. Архітектура будівлі нагадувала мавританський стиль. Вхідні двері, виготовлені древнім майстром, являли витвір мистецтва. Серце Антона з тієї самої миті, як він зійшов з потягу, не знаходило собі місця. У той момент, коли нога його стала на невисокий, але широкий ганок, а рука ще тримала ціпок дзвінка, серце відбивало барабанний набат.

Двері відчинила інтелігентного вигляду літня жінка.

– Я помічниця міського голови Леонтовича Миколи Павловича. З яким Ви питанням?

Антон вклав у перші свої слова усю свою привабливість, яка дісталась йому у спадок від своїх предків. Щоб скласти враження, він спробував бути по-світськи інтелігентним:

– Моє ім'я Антон Пікашев. Мені призначено на сьогодні прийом міським головою на предмет моєї роботи на мостовій переправі.

Очі помічниці одразу виказали граничний подив. Вона про таке чула уперше. Леонтович не залишив їй жодних вказівок. Сам він сьогодні вранці відбув у Херсон і повернеться до Миколаєва лише через два дні. Жінка розвела руками, мовляв, я б із задоволенням допомогла, але не знаю як.

– Там сьогодні виставка ящірок і він поїхав подивитись на них, – намагаючись пригадати, чи не було останнім часом якоїсь розмови про міст, пробурмотіла помічниця.

Після слів жінки Антону здалося, що земля у нього під ногою захиталася. Якась невідома рука, більше схожа на медвежу лапу, відбирала у нього сили. Він стояв немов пригвинчений до землі. Сподівання останніх днів після отриманого листа так наповнили його упевненістю і надіями про сповнення своїх мрій, що почути зараз про якихось гидких ящірок було надто боляче. Який же він дурень, що одразу кинув усе і полетів на край світу. Треба було написати ще один-два листи і, тільки отримавши задоволення, сідати в потяг. Це вже буде йому наука на все життя.

– Хоча стривайте, – стрепенулась помічниця. – Зараз ми подивимось список візитів – можливо Микола Павлович залишив там якісь настанови. Він взагалі дуже організована людина – якщо пообіцяв, то якісь розпорядження повинен був зробити, – поспішила нахвалити вона Голову, не перестаючи вчитуватись у його останні директиви.

Холодний піт просяк Антона: «Невже Леонтович забув про запитання? Як же так? Напевне він уже поважного віку і пам'ять підводить старого. Хоча, так буває і з молодим: написав листа, відправив поштою і одразу викинув з голови. А можливо ще гірше: поки лист йшов, взяли на роботу когось іншого, вакансію закрили. Шкода, адже Антон готовий був займати будь-яку посаду, бо це реалізація його давньої мрії: працювати на мостовій переправі». В голові миттєво пронеслося ще декілька варіантів, які він і раніше передбачав, але силою заганяв у найвіддаленіші закамарки пам'яті, щоб навіть не розглядати їх і не наврочити. Повернутись знову до Харкова і через декілька днів приїхати вдруге у Миколаїв було б справжнім садизмом. Він пригадав нещодавню подорож у вагоні-лазні. Ні – це неможливо. І чим він так прогнівав Господа?

Помічниця, не перестаючи вчитуватись у, очевидно, незрозумілий почерк міського голови і щоб не мовчати, ще більше підкинула перцю:

– Хоча Микола Павлович міг і забути зробити розпорядження. Цілком можливо, що він запросив ще когось на цю посаду.

Антон ледь не втрачав свідомість. Від такого повороту справ у нього ноги підкошувались.

– Ось, знайшла, – скрикнула помічниця. – Читаю: Антон Пікашев – інженер-мостовик прибуде 5 серпня 1911р.

– Це Ви? – підняла вона очі, немовби сумніваючись відповідності зовнішності претензії на посаду. Від погляду літньої жінки не можна було приховати ні більші на два розміри, ніж треба, хромові чоботи Антона, ні запилену в потязі колись білу сорочку, ні худорляву непоказну статуру претендента.

– Це Ви? – повторила вона, не почувши відповіді.

– Так, це я, – відповів пересохлими губами Антон. Напруження трохи спадало. – Але що ж мені робити? Виходить, що я зарано приїхав?

– Чому ж? – не сходила з підвищеної ноти помічниця. – Ось припис: Івану Сергійовичу, референту міського голови. Читаю: «Шановний І. С.! З Харкова прибуде Пікашев. Рішення приймете без мене».

Антон полегшено зітхнув. Надія на те, що усе ще можна буде вирішити сьогодні – залишалась. Та очевидно помічниця міського голови ще не до кінця випробувала нерви Антона. Оцінивши його ще раз з ніг до голови, немов роздумуючи: говорити чине говорити, вона все ж вимовила:

– Але ж і Івана Сергійовича немає у місті. Він поїхав у Богоявленськ. Буде надвечір. Так що вам треба зачекати.

Побачивши знову в очах Антона розпач, вона спробувала його заспокоїти:

– Та не переживайте ви так. Не на усе в житті ми у силах впливати. Деякі справи вирішуються без нашої участі. Зараз я проведу вас до альтанки, ви там відпочинете і почекаєте.

Вона провела його вузьким коридором у внутрішній дворик будинку і всадила за стіл. Антон встиг відмітити, що будинок не такий вже й великий, як здається ззовні. Щоправда приміщення його були доволі високими близько чотирьох метрів. Праве крило будинку займали приємні кімнати міського голови.

Проходячи повз відчинені двері, які вели у ліве крило будинку, Антон помітив ряди неприродно великих акваріумів, призначення яких залишались йому невідомими. Зате він не помітив перекладину під стелею коридору, на якій сидів великий папуга. Коли Антон порівнявся із цією перекладиною, той з усієї сили надривно закричав, що хлопець аж шарахнувся вбік. Помічниця гримнула бешкетнику, але папуга не звернув на неї жодної уваги і ще довго продовжував стрекотати і зойкати.

– Зараз я принесу вам узвару з пиріжками, – вже зовсім по домашньому пролепетала помічниця і пояснила, – влітку ми завжди п’ємо узвар із свіжих фруктів. Це Микола Павлович завів такий порядок, коли приїхав до Миколаєва. Вже десять років минуло з того часу, – сказала вона задумливо. – Спочатку його обрали гласним Думи, а після того, як колишній голова Баптизманський не зміг втриматись на посаді і дочасно пішов у відставку, то Лєнтович виявився найдостойнішим на посаду міського голови.

Поміж лепет помічниця Голови не забула про обіцяне. На столі виникла велика ваза, наповнена пиріжками і глечик з холодним узваром. Щоб гостю було легше коротати час, з’явилися декілька газет, випущених у Миколаєві. В газетах йшлося про будівництво «Руссуду», боротьбу з ховрашками і напад на поля гурбнії саранчі.

1911 рік став пам’ятним в історії Миколаєва. Згадуючи про поразку імперії у Російсько-японській війні 1905 року, царський уряд провів обстеження південних верфей і дійшов висновку, що вони у застарілому своєму вигляді не в змозі будувати сучасні лінійні кораблі. Верфі, стапелі, доки і корабельні майстерні потрібно було переоснащувати. Для реконструкції «Адміралтейства» необхідні були великі кошти. Ще однієї Аляски в імперії не було, а половина Сахаліну і Курильські острови відійшли до японців і так. Уряд прийшов до висновку, що у побудові великих суден слід орієнтуватись на приватні верфі. Це вирішило долю «Адміралтейства» і після 123 років роботи воно припинило своє існування. «Адміралтейство» пішло в історію, натомість, з’явилася нова назва – «Руссуд». Змінився власник верфі. Держа-

ва віддала усе заводське майно з цехами, елінгами і набережними у приватні руки. Під наглядом морського відомства розпочалась ґрунтовна реконструкція суднобудівної верфі. Висловлювання фахівців того часу говорять фактично про нове будівництво. Замість застарілих майстерень з максимальною долею використання ручної праці було встановлено нові цехи з сучасним обладнанням. На територію «Руссуда» від залізничного вокзалу була заведена колія. З 1902 року у Миколаєві працювала електростанція, яка подавала струм на підприємства і в помешкання міських жителів. Її виробляли три водотрубних котли і чотири парових машини, а в 1911 році були встановлені дизелі.

Завод будувався, але виділення коштів на побудову нових суден йшло з великими перебоями. Відсутність замовлень на військове будівництво кораблів позначилось на інтенсивності розведень Варварівського мосту – стало спокійніше. Проте суден, які везли сільськогосподарську продукцію Південним Бугом, побільшало. Напружено працював миколаївський порт. Морським напрямком вдалось збути за той рік 315 тисяч пудів пшениці, муки – 69, солі – 229, макухи і ячменю – 225. Користувались попитом і морські пасажирські перевезення: за навігацію було перевезено 82 тисячі осіб. Перевози вантажів Південним Бугом здійснювались у обох напрямках. Уверх по річці везли сіль – за рік її вивезли 244 тисяч пудів, вугілля – 5 мільйонів пудів. Вниз – з Вознесенська до Миколаєва доставили того року 29 тисяч пудів військових вантажів, цементу – 33, каменю для будівництва – 46 тисяч пудів [2].

Того ж року було розпочато розширення будинку наглядача Варварівського мосту. Для будівництва був замовлений бутовий камінь по 2 рублі за куб. Обумовлювалась доставка не берегового, а виключно степного вапняку і при тому без домішок «тріскуну». З такого матеріалу побудовано було більшість будинків тих років у Миколаєві.

Скільки часу пройшло з тих пір, як помічниця Леонтовича люб'язно забезпечила Антона легким сніданком, він не знав. Після виснажливої подорожі у потязі і хвилюючим знайомством із

будинком міського голови Антон Пікашев, опинившись у тіні високих дерев затишного дворика, втратив відлік часу. Він хотів примусити себе читати газети, але через те, що там було багато реклами і земських звітів, поволі став куняти і провалюватись у сон.

Мабуть, було вже добре по обіді, коли його безтурботне очікування розірвав бадьорий молодий голос. Чоловік швидким кроком прямував через дворик. Упевнена хода говорила про те, що з'явився господар обійстя. На вигляд йому було років на 30–35. Він був одягнений у бездоганний твідовий костюм. Великі очі на усміхненому інтелігентному обличчі підказували про шляхетність і природний інтелект людини, яка багато чого може досягти власним розумом. З першого ж погляду у ньому можна було розпізнати непереборного життєлюбця. Він швидко направлявся до альтанки, де ще не повністю прийшов до тями Антон. В руках у чоловіка була невелика коробка, яку він обережно, неначе артилерійський заряд, тримав перед собою.

– Я – Микола Леонтович, вибачте, що примусив вас чекати на мене. Як я розумію ви – Антон Пікашев? – приязно посміхаючись, простягнув руку Антону міський голова. До того він встиг не тільки бережно поставити на стіл коробку, а й зиркнути у маленьку шпаринку у ній. – Ну що, будемо працювати? Місту потрібен дієвий інженер на мосту, – не гаючи часу відзначив Леонтович.

– Так, я дуже вдячний за те, що ви надіслали мені пропозицію. Чесно кажучи, я вже з ніг збився в пошуках цікавої роботи на мосту, але все не везло. Усюди вакансії виявлялись зайнятими.

Леонтович поставив Антону декілька не дуже зручних запитань, з яких намагався зробити хоч якийсь висновок про гостя. Очевидно, Голова не хотів бути схожим на зануду, тож іспит тривав недовго.

– Я сьогодні побував у Херсоні, – як зі старим знайомим змінив тему розмови Леонтович, – там була виставка ящірок та інших земноводних. – Планував, якщо не обзаведуся якоюсь тваринкою, то поїду у справах в Бахчисарай. Тоді б вас прийняв Іван Сергійович. Та вийшло так, що із цими красунями, – занурився носом у коробку Голова, – подорожувати незручно, тож я тут.





*Міський голова М. Леонтович*

Леонтович запустив руку в коробку просто, немовби там були не холодні бридкі плазуни, а звичайні сувеніри. Він переклав ящірок у пташину клітку, яку завбачливо принесла помічниця. Новосели негайно почали оглядати приміщення. Їхня шкіра була вкрита дрібними лусочками, які нагадали Антону звичайну черепицю. Лусочки налягали одна на одну і тільки на голові було видно, що вони зрослися зі шкірою. Роздивившись, ящірки швидко забігали по клітці, вистав-

ляючи поперемінно вперед спочатку одночасно праву передню і ліву задню ноги, а потім – ліву передню і праву задню. Зі щелеп плазунів час від часу показувались язики з роздвоєнням на кінці, які очевидно допомагали їм вивчати обстановку. Леонтович, спостерігаючи за їх рухом, у цей момент своїм задоволеним виглядом був більше схожий на малу дитину, а ніж на міського голову невеликого міста.

– Я чув, що ящірка у разі крайньої небезпеки відкидає хвост, – перервав любування плазунами Леонтовича Антон.

– Так, так! І найцікавіше, що той хвіст з часом здатен відрости, – із захопленням відповідав Голова. – А ви не бачили ще нашої колекції?

Ці слова Леонтович запитав з такою підозрою, немовби оглядини колекції мали основну мету сьогоднішнього приїзду Антона з Харкова. Почувши заперечення гостя, Леонтович схопив Пікашева за рукав і потягнув у будинок. При вході їх привітав голосним сюрчанням папуга, про якого Антон вже встиг забути.

Вони зайшли у те саме крило будинку, де зранку Антон помітив мельком лінії акваріумів. Їх справді тут була велика кількість. Як пізніше з'ясувалося – 75 штук. Вони стояли уздовж стін у два, а подекуди й у три ряди. При вході в залочі у Леонтовича загорілися, як у дитини:

– Це наш акваріум, – любуючись, мовив він. – Частину цих рибок я привіз із собою з Одеси у 1901 р. Решту поповнюю по мірі можливості.

Леонтович йшов вздовж акваріумів і рукою проводив по гладким поверхням стінок, неначе обмінюючись з мовчазними мешканцями глибин енергетикою. Усмішка не сходила з його обличчя. Погляд виказував юнацьке завзяття.

– Ось, погляньте, це – золоті скалярії. Спокійні граціозні риби. Живуть парами, як люди. Батько й мати доглядають за ікром, а потім – за мальками. А це – телескоп чорний. Подивіться, які величезні у нього очі.

Останній вид і справді здивував Антона своїми очима, немов приклеєними до голови. Тіло риби усе було обліплене масивними плавниками, наче одягнене у циганські спідниці. Ще більше вразило Антона, з якою любов'ю розказував Леонтович про свою колекцію. Його очі запалювались що раз більше, як він підходив до чергового акваріуму. Він радів неначе юнак, якому у кінці навчального року батьки подарували омріяний велосипед.

– А ось дивіться, Антоне! – закричав раптом Леонтович так, що Пікашев аж здригнувся. – Астронотус. Коли у цих рибок гарний настрій, вони підставляють свої спинки, щоб їх можна було погладити. У цього виду є якийсь прихований магнетизм.

– А це риби-папуги, – показав Голова на пару великих поважних риб, які розмірами своїми могли конкурувати з осетровими. – Мені доставили їх моряки океанського судна, які заходять у наш порт. Для цих особин довелося збудувати найбільший акваріум у 300 відер води. Аерація і електричне підсвічування – це також новинка і необхідність. Без кисню рибка не живе, – підняв вгору палець Леонтович і пішов далі. – А тут макрופоди, вуалехвісти.

Вони повернули до наступної кімнати і Леонтович завбачливо пройшов першим, щоб бачити реакцію гостя. Кімната умовно

була поділена на дві частини, в одній з яких знаходилась велика черепаха. Діаметр її був близько сімдесяти сантиметрів. Антону одразу прийшло на пам'ять, як у їхньому селі на Харківщині неслухняних діток дорослі лякали велетенською черепахою. При тому вони притишували голос і розповідали дітлахам, що таку гігантську черепаху хтось із них бачив у Одесі, що вона, бучімто, жила у когось у спальні під ліжком і любила поїдати норовливих дітей. Потім, щоб до деякої міри заспокоїти перелякану малечу, дорослі говорили, що дитину можна були врятувати, розрізавши черепасі черево.

– Цю черепаху я купив за безцінь в Одесі у одного моряка, – повідав Леонтович. – Вона жила у нього прямо в кімнаті, можливо, що навіть у спальні, і була йому зовсім непотрібна. Він привіз її з Південної Азії, щоб здивувати знайомих та дуже швидко натішився і шукав, кому б її збути. Що цікаво: попри те що її панцир виглядає немов справжня броня на лінкорі «Євстафія», але якщо навіть гусячим пером провести по спині черепахи, вона реагує.

Антон засміявся, пригадавши рідне село і настрашених дітей.

– Ви смієтесь? – посміхнувся й собі міський голова. – Зараз вам буде не до жартів. Подивіться за цю сітку.

Леонтович знов відступив і уважно спостерігав за реакцією Антона. За металевою сіткою, яка ділила кімнату навпіл і сягала стелі, знаходився зовсім не маленький крокодил. Довжина його була щонайменше два метри. Він був безумовно найсоліднішим екземпляром колекції Леонтовича. Антону аж дух захопило. Ніколи раніше йому не доводилось бачити цих земноводних, хіба що в журналі. До того він вважав, що ці особини обов'язково повинні бути зеленого кольору, а цей був майже чорний. Крокодил не рухався, його очі уставились у простір десь між Леонтовичем і Антоном. Відвідувачі тераріуму теж не рухались: Антон із захопленням розглядував крокодила, а Леонтович з доброю посмішкою спостерігав за Антоном. У цьому погляді хлопчачий запал міського голови поєднувався із гордістю колекціонера.

Коли чоловіки покинули зали лівого крила будинку і вийшли на вулицю, Антон не міг втриматись, щоб не сказати декілька добрих слів Леонтовичу:

– Ви знаєте, Микола Павлович, у вас дуже гарна колекція. Це не тільки ваша гордість, ця колекція є прикрасою Миколаєва. Таких великих акваріумів я ніколи не бачив. Я навіть не уявляю, що таке можливо. А ваші земноводні – це просто чудо. Такому зоологічному зібранню позаздрило б будь-яке місто світу.

Леонтович слухав ці слова і сявав, як хлопчисько. Було видно, що йому потрібні визнання його трудів. Та міський голова вмів швидко переходити і до справ:

– Антоне, я пропоную вам просто зараз поїхати на Варварівський міст. Обговоримо усе на місці.

Вони сіли на задні сидіння просторої думської карети, яке перед самою їхньою посадкою кучер прислужливо вкрив м'якою фланеллю, і попрямували мощеною бруківкою Адміральської вулиці у напрямку мосту. Чим ближче вони наближались до цілі, тим частіше було чути поспішливий тупіт екіпажів і возів, які прямували на міст. Селяни, продавши намічене і придбавши необхідне, повертались з базару до своїх обійсть. Військові із самовпевненими і цілеспрямованими обличчями намагались будь-що випередити селянські підводи, щоб раніше заїхати на міст. Молодики й люди, які, судячи з вигляду, вже досягли чогось, немовби протиставляючи себе недисциплінованим військовим, тримались на своїх екіпажах з іншими учасниками руху в одну лінію, не порушуючи порядку. Деякі з них, впізнавши думську карету, люб'язно вітались з Леонтовичем. Інші, очевидно, теж розпізнавши міського голову, пропускали його карету. Дехто просто перешіптувався з супутником, повідомляючи, що їде міський голова. Останній, побачивши в очах Пікашева деякий подив, промовив:

– З того часу, як по вихідних днях двері Акваріуму-зоосаду стали відкритими для усіх бажаючих, мене почали узнавати всі. Люди йдуть дивитись на живність зазвичай сім'ями, декотрі вибираються спеціально для цього з навколишніх сіл найчастіше з дітьми, бувають відвідувачі і з Херсону, і з Вознесенську. Деякі з них після перегляду заходять до мене, діляться враженнями. Грошей ми не беремо, навіть символічних. Навпаки, явдячний,

що вони оцінюють моє хобі. Від того я тільки набираюся запалу. Такий стан мене ще сильніше надихає.

Пікашев відчував, що міст ось-ось покажеться, тому що справа поміж дерев стало видно річку, а зліва з численних провулків у головну артерію всмоктувались різноманітні фургони і вози, екіпажі і кабриолети. Колеса карети натужно переїхали рейки залізничної колії і Леонтович пояснив, що її проклали нещодавно до суднобудівної верфі «Руссуд». Він щось показав кучеру і незабаром карета повернула вправо у тихий провулочок, а потім виїхала на широкий зелений пагорб. Звідси відкрилась панорама лиману. З цього місця вузька стрічка зовсім некороткого Варварівського мосту була немов на долоні. Уся процесія, учасниками якої ще кілька хвилин тому були наші герої, тепер цілеспрямовано рухалась по настилу мосту і виглядала зверху іграшковою.

Карета зупинилась на просторому майданчику високого берегового пагорбу. Перед їхніми очима плескала свої води могутня ріка. Місце, з якого, як на долоні, було видно Варварівський міст, знаходилось справа від нього метрів на сто. Внизу на невеликому клаптику берега якимось чином змогла розміститись приватна верф. Попри свої невеликі розміри, свого часу вона спромоглася поповнити флот чотирма великими військовими кораблями – про це Антон дізнається пізніше.

Миколаївський берег Південного Бугу у цьому місці дуже високий, подекуди він досягає 30–40 метрів над водою. Лише дорога на міст йде природною низовиною, нагадуючи, що тут колись був немалий яр. У першій половині XIX ст. за рекомендаціями місцевого архітектора ця низовина була ще більш поглиблена, а круті пагорби яру – зрізані. Цю роботу виконували морські арештанти, яких звелизали тоді у місто дуже багато – близько тисячі чоловік. Арештантський квартал, у якому вони мешкали, ховався за високими шестиметровими стінами по вулиці Одеській\*. Людей водили на роботу на суднобудівні верфі, використовували на найважчих роботах в інших місцях. Їм треба завдячу-

---

\* Вулиця Одеська у Миколаєві нині носить назву Потьомкінська, а Морський острог, про який йде мова знаходиться за адресою Потьомкінська 138.

вати й дорозі, яка виходить на Варварівський міст. Це вони вирівняли її і виклали байдарними дошками. Давнє джерело, яке звали тут фонтаном, тоді було зрите.

– Мені розповідали, – усміхаючись мовив Леонтович, – що коли міст відвідує хтось із начальства, перший з мостової команди, хто це помітив, піднімає на одному із штоків стрічку темного кольору, сигналізуючи своїх колег, які у той момент знаходяться на протилежному березі. Зараз подивимось, як швидко вони нас побачать.

На рейді перед мостом у той час з північної сторони чекали чергового розведення декілька суден: очолював чергу буксир з чотирма баржами, зачепленими 2 × 2, за ними штук п'ять зерновозів, заповнених мішками, далі дерев'яні баркаси з бутовим камінням, декілька невеликих вітрильних човнів.

– Який склад суден проходить повз міст? – запитав Пікашев. Такого інтенсивного руху плавзасобів після сухопутного Харкова Антон не чекав. Це було захоплююче видовище.

– В основному у сезон і до пізньої осені плывуть зерновози. Завдяки зерну наш порт став третім за об'ємом експортних операцій портом імперії. Зерном вантажаться у Покровці і Вознесенську. Є також причали Ракове і Кантакузено, – роздумливо говорив Леонтович, нібито Пікашев міг знати перераховані головою містечка. – Ці пристані охоплюють величезний хлібородний район півдня Миколаївщини. У минулому 1910 році лише з Вознесенської пристані до миколаївських портів було відправлено 285 тисяч тон зерна, а у середньому за ті роки – по 203 тисячі тон щороку [3]. Інколи дивуєшся: які великі обсяги збіжжя транспортують. Де воно береться? Все таки треба віддати належне нашим селам, нашим селянам – державу годують, ще й за кордон експортують.

– Чому б виробникам зерна не відправляти врожай залізницею на Одесу? – поцікавився Пікашев. – Адже там прямий вихід уморе.

– Справа в тому, що транспортувати вантажі річкою більш привабливо. Немає дешевшого транспорту. Відстань від Вознесенська до Миколаєва водою 105 км. Річковий фрахт на пшени-

цю коштував минулого сезону 2,12 рубля за тону, тоді як залізницею – 6,78 рублів, – захопився ґрунтовно пояснювати економічну привабливість Миколаєва міський голова. Було видно, що до цього питання він не байдужий. – От і рахуйте, де вигідніше. При тому Південний Буг зазвичай замерзає наприкінці осені, а тому 60% хлібу сплавляють по воді до початку морозів. Щоденно баржі та берлини, завантажені зерном, спускаються Бугом і швартуються у Поповій балці, а деякі підходять до причалів Варварівської хлібної гавані [3, с. 237].

– Виходить, що усе це зерно пропускає через себе Варварівський міст? – направив розмову у потрібне русло Антон.

– Так. І об'єми збіжжя щороку більшають. Не дивуйтесь, якщо за декілька років його буде проходити повз міст мільйон тон, – відповів Леонтович і задумався.

– А ось ці «дуби», – продовжував після нетривалої перерви міський голова, вказуючи на набірні з дощок шлюпи під вітрилами. – Так у нас на Південному Бугі називають дубові баркаси. Вони везуть з каменоломень Баловного камінь для будівництва лікарні у Станіславі. До п'яти тон за один рейс перевозять. Станіславський староста прислав нам листа з проханням не брати оплату за прохід мостом, оскільки камінь на суспільні цілі везуть.

Після цих слів, побачивши на мосту якесь замішання, Леонтовичоживився:

– А ось і стрічку підняли – нас помітили! От чорти!

Антон також помітив невелику стрічку на щоглі біля миколаївської берегової платформи. Він не переставав любоватись, як слухняно вишикувались по обох боках мосту терпеливі володарі гужового транспорту. На відстані вони були зовсім не схожими на випереджаючих один одного у місті. У черзі окрім екіпажів і возів де-не-де кидались у вічі автокабріолети. Очевидно у цій компанії вони почували себе привілейованими – тож усіма способами шукали шпаринки, щоб випередити власників кобил і віслюків і стати першими перед шлагбаумом. Леонтович розірвав мовчання:

– Зі зростанням перевезень річковим транспортом і, відповідно, самого річкового флоту мені усе частіше надходить така думка. Чи не змогли б ми дозволити собі мріяти і в перспективі реалізувати побудову сучасного мосту, під яким вільно міг проходити увесь оцей незначний флот: баржі, берлини, гончакки, дуби? Та навіть пароплави, якщо б удосконалили конструкцію і пригинали димові труби, як це роблять у Європі, теж могли вільно плавати.

Леонтович говорив із захопленням, відчувалось, що ця проблема його справді бентежить. Разом з тим було зрозуміло, що міський голова не тільки просяк цим питанням, але й зробив деякі напрацювання. Він продовжував:

– Для цього було б потрібно не так вже й багато: треба підняти конструкцію мосту на 3,5 метри, а ширину прольоту передбачити хоча б десять метрів. Фахівці кажуть, що реконструкція коштувала б 50 тисяч рублів. Як вам здається ця ідея, Антоне?

З цими словами Пікашев напругся, розуміючи, що тепер це не просто цікавість, це і перевірка його знань, зроблені міським головою у делікатній формі. Він відчув, що повинен показати себе. До того ж ця тема йому була ближчою, тому що була зрозумілою.

– Я думаю, Микола Павлович, що вона має право на обговорення, але реконструювати міст вам не вдасться без того, щоб не зупиняти рух транспорту на декілька місяців. Інакше як же буде функціонувати тракт Миколаїв – Одеса, – розсудливо відповідав Пікашев. – Найкраще будувати новий міст у іншому місці неподалік, а після його відкриття, старий – закрити.

Леонтович вирішив задати розмові необхідний тон:

– Припустимо, що нам вдасться на один рік закрити міст для проїзду, відновити для цього поромну переправу, яка діяла тут колись: з одного берегу – Ламбертівську, а з миколаївського – Земську. Які ваші думки, пане Пікашев, стосовно підняття мосту?

Антон напружився. Його мозок у цей час обраховував усі можливі варіанти і способи підняття споруди мосту над водою.

– Для того, щоб підняти міст хоча б з однієї – ближньої до нас сторони, треба у дно ріки забивати довжелезні палі, – вів Антон. – Яка глибина річки у цьому місці?



– Вісім метрів.

– Вісім метрів, – розмірковував вголос Пікашев. – Отже палі повинні виступати над дном ріки на 11–12 метрів. Для необхідної стійкості їх потрібно забити у ґрунт хоча б на половину своєї довжини. Тобто, загальна довжина кожної повинна бути близько 17 метрів. Таких довгих колод знайти нереально, але ця прикрість, припустимо, вирішується нарощуванням п'ятиметрових колод за допомогою металевих скоб. Це не є проблемою. Для захисту від льодоходу забитих у дно ріки паль, які стануть головною цінністю споруди, необхідно влаштувати кригорізи. Вони закриють групи паль від масиву криги, яка рухається під час повені і сильної течії з верхів'їв Бугу, отже – захистять міст. Інакше перший же весінній льодохід знесе все у лиман. Але навіть при таких заходах все одно не можна вважати палі стійкими при сильному буревії і льодоході. До речі, Микола Павлович, – повернувся до Леонтовича Антон, – досвіду улаштування мостів на високих палях Російська імперія до цього часу не має. Чи може у вас є інша інформація?

Антон навмисно заохотив до обговорення теми міського голову, щоб отримати час для обмірковувань. Леонтович неначе отямився від власних роздумів. Йому подобалось, як логічно Пікашев розбирає ситуацію, як послідовно залучає вагомні аргументи до своїх висновків. Про необхідність підйому Варварівського мосту у Миколаєві заводили мову не вперше. Ця тема, як кажуть, вже набила оскомину. Ще покійний губернатор Копитов [4], якому свого часу набридли постійні скарги власників суден з вимогами збільшити кількість розведень мосту через Буг, хворів цією ідеєю. Тоді створювали комісію, залучали фахівців, обговорювали досвід подібних випадків, але ніяких серйозних розрахунків йому тоді ніхто не надав, жодних вагомих доводів не навів. Ті, хто мали відповідати, говорили лише про те, що реалізація цього замислу ризикована і ненадійна. Зараз перед ним, міським головою, стояла людина, яка експромтом розклала ситуацію по полицкам.

– Ні, я не чув щоб десь у Росії збудували такий міст, – після невеликої паузи відповів Леонтович. – Але, з іншого боку, зими

у Сибіру і на Півночі більш суворі, ніж у нас на Півдні. І навігація коротша.

– Це так, – з новими силами продовжував Пікашев. – Тепер прийміть до уваги, що для заїзду на найвищий над водою проліт, необхідно влаштувати довгу похилу ділянку мосту. Її теж треба будувати на палях.

– Чому ж? – запротестував Леонтович. – Її якраз можна зробити наплавною на понтонах.

– На понтонах теж не вийде із-за парусності при вітрах, – сильний буревій просто перекине усю цю конструкцію, – відкинув одразу Пікашев і знітився. На мить йому здалося, що не варто суперечити начальству, тим більше на іспиті при прийомі на роботу.

Та Леонтович цього навіть не помітив. Він не терпів в людях підлабузництва і сірості, цінував розум. Йому усе більше імпонувало, як Пікашев докорінно занурюється у вирішення проблеми: він передбачає усі неприємності суворої зими, не дивлячись на те, що зараз на календарі серпень 1911 року.

– Є ще один ризик. Він пов'язаний зі зміною горизонтів Південного Бугу, – продовжував Пікашев. – Адже усі річки, що впадають безпосередньо у море, його змінюють кожного дня. Може ви знаєте максимальний рівень підйому води під час морських приливів? – запитав він Леонтовича.

– Чому ж не знаю. Горизонт Бугу змінюється двічі на добу, інколи доставляючи мосту немало проблем. Буває таке, що підвода не може заїхати на міст, або ж навпаки – доводиться стрибати з нього, – спокійно відповів голова. – А найбільший підйом води був зафіксований 2 метри.

– Ось бачите, Микола Павлович! – зрадів Пікашев, очевидно, з-за того, що не забули про цей момент. – Нам в додаток до наплавної частини мосту, яка б починалась з Варварівського боку і висотної, яка б відходила від Миколаївського берега, необхідно влаштувати «живу» платформу. Довжина цієї живої платформи залежатиме від нахилу мосту, – вів далі Антон. – Цей нахил за прийнятими нормами має складати 1/50. Знаючи задану висоту мосту у 3,5 метри, – доводив далі він, неначе перебуваю-

чи на уроці арифметики в школі, – можемо обрахувати довжину цієї живої платформи:  $50 \times 3,5 = 175$  метрів. У цьому випадку нам ніяк не обійтись без улаштування цієї 175-метрової частини на плашкоутах.

– Виходить, що ідею високого мосту, враховуючи усі ці складнощі, ми не можемо реалізувати, – трохи засмутився міський голова.

– Це так. – відповів Пікашев. – Та про це все одно треба думати. Я впевнений, що згодом тут буде стояти міст, під яким вільно зможуть плавати пароплави. Рішення прийде з новими матеріалами.

Вечоріло. Сонце випромінювало на поверхню річки свій вогняний потік. На фарватері Бугу одержимо носились невеликі яхти з неприродно високими для них щоглами. У деяких із них можна було розгледіти загорілих дівчат і молодих хлопців з м'язами Давида. Неподалік берега на маленьких човнах катались пари. Парубки в них жваво махали веслами, а дівчата ховались від палючого сонця під яскравими парасольками. Згасав спекотний серпневий день.

Леонтович і Пікашев повертались у центр міста. На цей раз дорога була майже вільна від екіпажів і возів, денна метушня вляглася.

– Ну що, місце Наглядача мосту ваше, якщо вам підходить, – без викрутасів виголосив міський голова.

– Звичайно підходить, дякую, – Антон Пікашев приклав усю волю, щоб не видати емоцій. Ще вранці він згоден був працювати мостовим інженером і навіть простим матросом, а тут така вдача. Щоб опанувати себе, Антон з усієї сили стиснув кулаки. Цій звичці приборкати хвилювання він навчився ще у студентські роки.

– Заробітна плата 100 рублів на місяць згідно кошторису. Таку ж отримував ваш попередник – Волгін. Міст знаходиться у веденні Земства, контора якого розташована у Херсоні. Але подання на персонал надходить від нас з Миколаєва. Тож вам треба буде з'їздити до Херсону, подати заяву і познайомитись із

земськими чиновниками, – по діловому промовляв Леонтович. – Сьогодні переночуєте в готелі «Лондонський», а завтра я представлю вас вашим підлеглим і тоді отримаєте ключі від будинку наглядача.

Наступного дня Леонтович представив Пікашева у якості Наглядача команді мосту. Усі слухали мовчки і з цікавістю роздивлялись нового начальника. Тільки матрос Гавриленко увесь час презирливо посміхався, нарешті дочекавшись паузи, вигукнув знатовпу:

– Ана горілку новий начальник роздобриється?

– На горілку, люб'язний, ти сам для себе розщедришся у день отримання чесно зароблених, – поставив нахабу на місце Леонтович. – Так що не хвилюйся.

– А що мені хвилюватись? Я ще пам'ятаю той час, коли по перекошеному мосту ходив, – загадково відпарирував Гавриленко і затих.

Після 1905 року революційно налаштований пролетаріат поводив себе далеко не так, як було колись. Вже декілька років діяв у Миколаєві комітет РСДРП, який організовував робітничий спротив. По місту розповсюджувались прокламації з закличками до свободи, рівності і братерства. Комітет закликав робітників підприємств про масові невиходи на роботу, страйки. Більшість працюючих розуміли, що якщо не вийдеш на роботу, то не отримаєш і заробітку, та все ж бацили марксизму робили свою справу. Опір владі став активно просочуватись у суспільство.

Тепер вже колишній наглядач Волгін передавав справи Антону. Процес передачі тривав півтора тижні і за цей час Антон сповнився повагою до Волгіна за його самовідданий стиль роботи. Він бачив, як члени мостової команди спокійно виконують його накази. Час од часу мозок Антона свердлила думка: чи зможе він більше і краще зробити, ніж Волгін? Чи зможе він стати авторитетом для колективу? Пікашев знав історію, чому Волгін не влаштував земське начальство. Коли розпочалося зведення будинку наглядача мосту, Волгін увесь поринув у будівництво і по-

всякдень займався цією справою. Він сам відвідував каменоломні у пошуках добротного каменю. Зранку він віддавав розпорядження теслярам, а потім летів на станцію за матеріалами, яких завжди не вистачало. Він з таким ентузіазмом накинувся на втілення своєї ідеї, що зовсім забув про мостові справи. Усе частіше стали виникати непорозуміння. Мостом за відсутності Волгіна опікувався його зам – Зелінський, а злі язики з долею сарказму говорили, що фактично процесом керує дружина Зелінського – Зоя. Звичайно, це не подобалось міській владі. Оскільки процес будівництва викликав у душі Волгіна живий інтерес, то й став він подумувати про зміну професії. Саме на будівництві заводу «Руссуд» йому й запропонували нову роботу.

Поступово Пікашев адаптувався до своєї посади. Контора була будинком, в якому вирішувались усі питання функціонування мосту. Стіни її були завішані плакатами, які закликали бути обачливими з мостовим майном, обережними на воді, кмітливими при переправі поромом. Вусатий чиновник з високо піднятим угору пальцем нагадував, що споруда мосту є об'єктом, надзвичайно насиченим транспортом. Тут же приводилась статистика користування цим об'єктом. Лише за один місяць 1901 р. Варварівським мостом у середньому проїжджало: екіпажів і возів – 39 622, верхових – 1 114, підвід, запряжених волами – 1 933, проведено скота – 3 624, овець – 6 508 [5]. Якщо поділити на кількість днів у місяці, то щодоби проходило 1 760 одиниць.

В караульному приміщенні знаходився телефон. Він з'явився тут ще на початку ХХ століття. Про наявність телефону Пікашеву ледь не у перші хвилини перебування на мосту повідомили караульні. Після караульних про телефонний зв'язок сказав Пікашеву його помічник Зелінський. Наступним був боцман Доронін. Очевидно, що це нововведення було предметом їхньої гордості. Вони розповіли, що Волгіну, як тільки той побачив телефон, спало на думку інформувати зацікавлене населення про розведення мосту. З того часу сфера застосування чудо-техніки зростала. На миколаївському базарі у центрі міста була встановлена щогла з сигнальним стягом, який давав знати людям: розведеним був Варварівський міст чи ні. Щоглу поставили у тому

місці, де також був телефон. З мосту телефонували на базар про розведення. Тоді страж піднімав або опускав прапор, в залежності відкоманди.



### *Базарна площа у Миколаєві*

Цей страж на своїй посаді не перевантажувався і за свою відповідальну працю отримував у перший рік своєї роботи платню 60 рублів, а з другого року повинен би був отримувати удвічі більше: 120 рублів річних. Так було записано у постанові Думи. Щоправда, за словами того ж Волгіна, ця обіцянка у наступному році так і не була виконана. Про наявність сигнальної щогли на Базарній площі писалось у об'явах, які були розклеєні, крім Варварівки, ще у трьох волосних управліннях: Корениському, Петрівському і Ковалівському.

Пікашев оглянув вкритий цинком будинок наглядача. Члени мостової команди якраз обживали нові квадратні метри. Будинок складався з 4-х трикімнатних квартир. Одну квартиру тепер вже звільняла сім'я наглядача мосту Волгіна. Друга поступала

до помічника Зелінського, третя – невелика, була за боцманом Дороніним, а в четвертій після зміни могли відпочити 20 чоловік мостової команди. Тут же готувала їжу і куховарка. Антон розкрив штатний розклад працюючих. Його помічник Зелінський отримував 60 рублів на місяць, боцман Доронін – 35, двом касирам платили по 45 рублів, членам мостової команди – по 25. Куховарка отримувала за свою роботу 9 рублів на місяць. Небагато, очевидно враховувалось, що решту вона добере собі зекономленими продуктами. Перед мостом несли службу 3 поліцейські – кожному по 51 рублю. Пікашев пригадав слова Волгіна, що на зимовий час заощаджуються окремо невеликі кошти: для очистки від снігу додатково наймають робітників. Навесні ці ж люди допомагають розводити міст для пропуску криги [6, с. 195].

Прочитавши про свій власний оклад, Пікашев відчув певне хвилювання. На останньому місці роботи він отримував удвічі менше.

Антон листав численні акти, реєстри, кошториси, рапорти, які накопичились за останній рік. Чималу частину паперів займало листування з 5-ою судноплавною дистанцією. Як і слідувало, оплатою праці персоналу і відрахуваннями поштово-телеграфній конторі за користування телефоном (72 руб.) витрати на утримання мосту не обмежувались. Земство сплачувало роз'їзді (40 руб.). Частину коштів з'їдало опалення караульних приміщень (72 руб.), для працюючих закуповувалось обмундирування (31 руб.) Далі слідував чималий перелік дрібних витрат [6, с. 196].

Чергова папка називалася «Реєстр суден поромної переправи». Флот переправи тримали завжди, як запасний варіант. Такий порядок існував на усіх наплавних мостах, що стояли на поштових або губернських дорогах. Необхідність його була продиктована багаторічним досвідом експлуатації мостів. Не був виключенням і Варварівський міст, який мав стратегічне значення. Так було у всі роки існування наплавного мосту. Ось які судна були приписані до мостового господарства у 1911 році: пором – 15×6 м, побудови 1903 року, баркас 6-весельний – 32×11 м, баркас 8-весельний 47×5 м, баркас 4-весельний 32×9 м, баркас

4-весельний 60×15 м. Всі баркаси збудовані у 1901 році [6, с. 65]. Надалі йшов довгий список матеріалів і деталей, за зберігання яких відповідав боцман Доронін. Влітку усі перераховані принадлежности приводились до ладу, плавзасоби конопатились і смолились, щоб пізньої осені бути готовими переправляти транспортні ілюдей.

Начитавшись, коли вже строчки починали мерехтіти перед очима, а суми переставали запам'ятовуватись, Пікашев виходив на міст. З часом він повинен був знати, як почуває себе кожна його деталь. Він добре пам'ятав слова свого вчителя, що «міст потрібно відчувати». Невдовзі Антон почав розуміти, що упродовж усієї своєї біографії Варварівський міст постійно ремонтувався, латався, підправлявся. У 1911 році він складався з двох берегових частин, які стояли на палях, 62 полонянок, двох підкрилків з двома паромними пристанями. Варварівська вантажна пристань і дамба також були невід'ємними елементами мостової споруди і фігурували в усіх кошторисах. Неподалік мосту стояли наготові 17 запасних полонянок. Краще, щоб найближчим часом вони не знадобились, але наявність їх говорила про те, що бували випадки, коли вони ставали необхідними. Напередодні 1911 року дали ремонт лівій частині мосту – замінили настил. Права частина чекала своєї черги. Натомість дерев'яне покриття берегових частин дійшло повного зносу. Не проходило 3-4 дні, щоб не була замінена зламана дошка. Адже якщо кінц провалиться і зламає ногу, то можуть бути претензії від візників або й пряма розправа з тим із мостовиків, хто попаде у такий момент під гарячу руку. Міст утримувався на якорях, причому з північної вищої сторони було 28 якорів вагою від 30 до 219 пудів, а з південної нижньої – 26 якорів вагою від 15 до 201 пуда [6, с. 67].

Антону Пікашеву увесь час не виходили з голови слова Гавриленка про перекошений міст. Леонтович про це нічого не знав і Антон при передачі Волгіним останніх справ, запитав його:

– Що це за згадки про перекошений міст? Чи було таке?

– Я про таке чув від одного з рибалок, які сидять з вудками на колодах, – усміхнувся Волгін. – До речі, вони іноді розповіда-



ють цікаві історії. Як правило, рибалять тут люди, які живуть неподалік і про міст часто знають більше, ніж деякі штатні працівники. А найбільше знає Рудий Варфоломій, він мешкає по вулиці Привозній.

– Якщо вони розповідали, то чому б і зі мною вам не поділитись, – закликав дружельюбно Пікашев.

– Охоче. Але для початку: матрос Гавриленко міг ходити по перекошеному мосту тільки у дитячому віці або він і зовсім не бував на ньому, а тільки чув про таке, можливо, і від тих же рибалок. Справа в тому, що такий випадок трапився восени 1885 р., тобто минуло з того часу 26 років.

– Так чому ж міст тоді нахилився? – з нетерпінням чекав Пікашев.

– Це цікава історія. Справа в тому, що на Бузі погода може різко помінятися за якихось дві години, – почав Волгін. – Передбачити не завжди вдається. А якщо б і вдалося, то зупинити сили природи неможливо. Наглядачем мосту був тоді Юзефович, з яким я ніколи не мав честі бачитись, а тільки часто зустрічав це прізвище у мостових паперах, серед яких зберігались підписані ним документи. Службовці мосту тоді не встигли передбачити морозну хуртовину, яка наближалась. Розповідають, що зранку над Бугом стояла гарна погода, гріло сонечко і тільки, коли воно ховалось за хмарами, то відчувався якийсь могильний холод. Але коли сонце знов визирало з-за хмар, день, як і раніше, не віщував нічого поганого. Як завжди, мостом тривав рух транспорту увесь світловий день, а надвечір зчинився сильний боковий вітер при мінусовій температурі. Водяні хвилі з північного боку діставали середини мосту і тут же замерзали. До ранку половина проїжджої частини була завалена кригою. Міст опинився у похилому положенні і пробув у такому більше місяця. Казали, що колоди з південної сторони дивились угору, неначе гармати. Їхати мостом доводилось тільки по одній стороні, ризикуючи речами, екіпажами і врешті – життям. Люди, що йшли пішки, тримались увесь час за поручні. Мостовикам доводилось встановлювати чергу для транспорту і окремо для людей. Півгодини пропускали пішоходів і екіпажі з Варварівки в місто, наступні

півгодини рухався транспорт і йшли люди з міста на Варварівку. Як тільки настала відлига, міст вирівнявся [7]. От така була історія, – підсумував Волгін.

– Чи не можна було підвищену сторону мосту придавити чимось важким, наприклад, цепами, – запропонував, як варіант, не обдумуючи, Пікашев.

– Тоді б міст увесь сів у воду, – засміявся Волгін, – залишились зверху б лише перила.

– Справді.

– Але цепи дійсно клали колись у якості експерименту, – згадав Волгін, – тільки не того разу. Брали важкий товстий металевий ланцюг в порту на початку весни, коли з верхів'їв річки суне, армована комишем, крига, клали його по усій кілометровій довжині. Таким чином пробували міст зв'язувати, щоб не розривало конструкцію. Щоправда, ефект від такого експерименту був невеликий, тому й цеп у травні місяці порт забрав і більше його не розтягували.

## ПРОЕКТ ЗАЛІЗНИЧНОГО МОСТУ НА ВАРВАРІВКУ

Час від часу на мосту з'являвся міський голова Леонтович. Найчастіше це було пов'язано з його поїздками до Одеси, Очакова. Всякого разу він знаходив час, щоб затриматись на кілька хвилин, справитись про ситуацію, обговорити проблеми.

Дякуючи піднятій стрічці на щоглі, Пікашев про візит Голови дізнавався дуже швидко. Вони з Леонтовичем були майже одного віку і, не зважаючи на різні за вагою посади, між ними поступово встановилися дружні стосунки. Антону імпонував професіоналізм і харизма Леонтовича, а міський голова був задоволений вдалим вибором наглядача мосту.

– Микола Павлович, поміж справами я частенько думаю над варіантом високого мосту, про який ми говорили, – привітав міського голову Антон Пікашев. – Мені здається, якщо забити групи паль у дно, утворивши квадрат 10×10 метрів, і заповнити середину камінням, то можна отримати таким чином міцну стаціонарну опору. Таких опор потрібно було б по лінії мосту штук тридцять-сорок. Це був би капітальний міст, чи не так? Один з прольотів потрібно робити розвідним.

– Думка гарна, але давайте порахуємо, – миттєво реагував Леонтович, – сорок опор з шириною 10 метрів – це 400 метрів річки ми вкрадемо, майже половину. А це означає, що сила течії Бугу у цьому місті зросте мінімум удвічі. Це може мати непередбачений ефект. Так що треба ще думати, – всміхнувся Голова. – Час від часу життя підкидує нам варіанти, але не завжди вдається ними скористатися.

Після цих загадкових слів, Леонтович розповів, як у Миколаєві на початку ХХ ст. активно проговорювалась можливість побудови металевого залізнично-гужового мосту, який би перетнув Південний Буг по лінії Сухий Фонтан\* – Варварівка.

Як відомо, Одеса отримала залізницю у 1865 році, а Миколаїв – у 1873. Херсон залишався одним з небагатьох губернських

---

\* Сухий фонтан – район м. Миколаєва, який у ХІХ ст. називався Спаськ або Спаське урочище.

осередків, який не мав залізничного сполучення з центром імперії. Віддача першості Миколаєву і Одесі викликала занепад економічного життя міста. Херсонські керманичі усіма силами намагались довести доцільність побудови залізничної колії з заходом у Херсон. Врешті було прийнято рішення з'єднати Херсон з Миколаєвом (62 км) і Одесою. Питання стояло лише в тому, у якому місці ця лінія перетне Буг. З самого початку було задумано, що колія з Херсона дійде до Миколаївської станції, а від неї з Лісків перейде Буг, а далі через Варварівку по лінії гужового тракту Миколаїв – Одеса дістанеться останньої. Цей проект активно підтримувала міська влада Миколаєва, сподіваючись, що міст буде залізнично-гужовий.

Ще влітку 1901 року були проведені передпроектні роботи на предмет побудови віадуку. Цілий місяць геологи вивчали ґрунти в районі Спаська. Будівництво залізниці і мосту могло розпочатись уже в 1903 році, хоча реалістам добре відомо, що у Російській імперії від ідеї до реалізації проектів треба чекати десятки років. Щоправда, Морське відомство одразу попередило, що який би високий міст не був, розташовувати його зі Спаського урочища воно згоди не дасть. Причина зрозуміла: зайві хвилювання під час виходу великих суден з Адміралтейського заводу у відкрите море. Тому залізничну лінію з Херсону вони запропонували з'єднати з існуючою лінією Миколаїв – Харків біля роз'їзду № 12, тобто на південно-східній околиці міста. Від роз'їзду № 12 лінія повинна була прямувати на північ, переходити мостом Інгул в околицях Водопою, потім йти через Тернівку, проходити повз Соляні, а за ними переходити другим мостом на Варварівку. Далі по лінії сучасної автомобільної дороги тягнути-ся до Одеси.

Такий план зчинив паніку в миколаївських кабінетах і міські чиновники категорично наполягали, що треба тягнути залізницю через місто і річку у Варварівку. Ніяких обходів навколо Миколаєва вони не признавали. Вони аргументували це тим, що 100-тисячне місто розташоване на площі 10,5 кв. км з центром, який склався. Новий залізничний вузол, який так чи інакше виникне при злитті двох залізничних колій біля роз'їзду № 12, з

часом утворить біля себе другий центр. А 2 центри на відстані 12 км один від одного за негустого населення є річчю неприйнятною. Крім усього, тоді потрібно будувати станцію, 2 мости і 10 зайвих кілометрів рельсової колії. Погодимось, що їхні аргументи були слухними. Тому губернська і особливо міська влада в один голос наполягали будувати залізницю через місто з високим мостом через Південний Буг. Серед аргументів наводився приклад мосту «на північно-германському каналі», в якому для пропуску великих суден передбачався підйом прольоту. Цей варіант пропонував підрядник Юстусь, а проект бузького мосту спішно виконав Голембієвський. Згідно з ним під мостом вільно проходили крейсери і панцирники «Адміралтейства». В результаті Морське відомство таки дало згоду на цей варіант. Протівників спорудження віадуку на Варварівку більше не було. Міська влада увесь час говорила про міст, як про доконаний факт. Миколаївський міський голова у спорудженні залізничного мосту теж був упевнений повністю. Проте проект цей так і не був втілений, хоча лінію Херсон – Миколаїв побудували у 1907 році. Продовжувати її до Одеси не вистачило коштів.

Торгове становище Миколаєва і усього навколишнього району у ті роки навіть за самим оптимістичним поглядом теж не можна було назвати задовільним. Для реалізації проекту мостового переходу потрібні були не лише дармова робоча сила, але й асигнування на закупівлю матеріалів. Та кошти у той час потрібні були й на інші потреби, наприклад, на будівництво бойових кораблів для війни з Японією. Рішення про напрям залізничної колії приймався у найвищих кабінетах за подачею фахівців, але ні одні, ні другі не захотіли зрозуміти, що траса має командувати переходом через річку, а не перехід трасою [8]. Простіше кажучи, міст потрібно будувати на трасі, а не там, де його збудувати легше.

– Ви в той час вже працювали в міській Управі? – запитав Пікашев у Леонтовича, який захопився спогадами.

– Так. У 1901 році я приїхав до Миколаєва, у 1903 – став гласним Думи, а у 1909 році мене обрали міським головою.

«Стрімка кар'єра», – подумав Пікашев.

Пікашев поступово знайомився з господарством мосту. Ще за часів попередніх наглядачів склалися правила, за якими крім основних обов'язків, за кожним із службовців закріплювались додаткові. Наприклад, боцман Доронін відповідав за підготовку до зимових переправ, а помічник наглядача Зелінський – за розведення мосту. Не варто думати, що окрім них цими питаннями ніхто не займався. Відповідальні за закріплені ділянки роботи працівники більш поглиблено занурювались у проблему, проводили аналіз, вели підготовчу діяльність.

Багато цікавого про розведення мосту Пікашев дізнався від Зелінського. Це був грамотний інженер, який тримав у голові багато інформації і свою розповідь підтверджував цифрами. Ось що він розповів.

Кожний наплавний Варварівський міст, яку б реконструкцію йому не робили – розводився. Для пропуску суден одну секцію відтягували вручну за допомогою кабестану. Про всяк випадок, поблизу наготові завжди був буксир. Графік розведень затверджувався сесією міської Думи, пізніше – Управи [9]. В залежності від інтенсивності роботи суднобудівної верфі у різні часи, змінювався і графік. На початку, ще до зернового буму, міст розводили двічі на добу: о 9 годині ранку і з 13 до 14 години.

Наприкінці XIX ст. миколаївський порт значно збільшив об'єми перевезень. Щорічно з портових елеваторів експортувались за кордон мільйони тон збіжжя. Навпроти Спаського рейду баржі починали гуртуватись по обіді, інколи не встигаючи на розведення наплавного мосту. Тоді доводилось чекати наступного дня. Приблизно така ж сама ситуація складалася, коли вони розвантажившись, повертались назад. Реагуючи на їхні прохання і вимоги, Управі довелось перенести другу розводку на 5 годинувечора, але це не врятувало. За один місяць 1901 р. розведений міст проходили у середньому 151 пароплав, 376 барж, 101 судно, тобто у середньому 20 плавзасобів щодоби [10]. Довелось Управі тоді призначити на шість теплих місяців ще одне розведення, яке розпочиналося о 12-й годині ночі і тривало до першої.

За прохід судна через розведений міст треба було платити. З пароплавів брали 75 коп., з барж – 50 коп., з човнів і малих суден – 35 коп. Безкоштовно проїжджали казенні і військові транспорти. За рік наглядач мосту здавав по цій послугі не багато, не мало – 2 200 руб.

У вихідний або святковий день міст не розводили. На Паску нікому було цим займатись цілих три дні.

1902 рік ознаменувався різким зростанням річкових перевезень. Миколаївський край усе більше поставляв зернових у портові елеватори. З того року режим розведень мосту виглядав так: з початку навігації і до 1 жовтня – о 9.00, о 12.00, о 17.00 і о 23.00. Другої розводки (що о 12.00) не бувало у базарні дні. З 1 жовтня третє розведення проходило замість 17.00–о 15.00. Крім так званих «урочних» розведень усе частіше стали відбуватись неурочні розведення мосту. На вимогу одного тільки портового відомства за річну навігацію неурочних розведень було 400, тобто у середньому 48 разів на місяць [11]. У таких випадках розведення починали по свистку або підняттям сигнального стягу.

На той час на мосту у розпорядженні боцмана працювали 17 чоловік мостової команди, утримання яких обходились Земству у 4 тис. рублів на рік. Крім розведень, на цих людей поклали прибирання мосту і дрібний ремонт. На звернення біржового комітету сесія Земських зборів ще раз розглядала можливість збільшити кількість добових розведень. Підприємці-біржовики, поїздивши по світу, вимагали для розвантаження денних розведень безоплатного нічного розведення, як це робилося по усьому світу. Але члени мостової команди, яким в неурочний час доводилось розводити міст, ледве справлялись з додатковим завданням. Особливо небезпечно це було восени за ранніх сутінок. Знесилені, без відпочинку, вони ледве трималися на ногах і нерідко засинали на постах. Траплялось, що розвівши міст, вони – втомлені – пропускали вчасну наводку його. Одного разу постійний закуняв і виникла затримка для пропуску катера командиру порту. Добре що такого не сталося з воєнними транспортами, інакше генерали зчинили б галас на усю імперію. Після декількох таких випадків ті, хто керував безпосередньо розведен-

нями, дійшли висновку, що для введення нічної роботи, треба збільшити штат на 10 чоловік. На це був складений окремих кошторис. Для оплати нових працюючих попросили по 216 рублів річних, тобто 2 160 рублів. На брезентові плащі треба було передбачити ще 120 рублів, на ліжка з матрацами – 88, на спорудження казарми – 1500 рублів. Крім того, за таких режимів, скоріше б зношувався канат, тож на канат – 130 рублів, а усього – це 4 тисячі рублів [12]. Для земського бюджету сума була занадто високою, тим паче, лунали застереження, основані на тому, що багато хто з власників пароплавів стане чекати нічної безкоштовної розводки і це зменшить прибуток переправи удень. В середньому за останні 10 років перевищення доходів над витратами при експлуатації мосту складало не так вже й багато – 2300 рублів (17859–15574). Враховуючи усі ці плюси та застереги, губернська управа винесла такий вердикт: перенести нічне розведення з 21.00 на 22.00 і зробити його безоплатним; призначити для прибирання мосту інших людей. Для оплати додатково найнятих робітників асигнувати 1 тисячу рублів.

Ці заходи частково зняли проблему.

Питання начебто було вирішене, та торгові фірми це не дуже влаштувало. Вони знов звернулися до губернських властей з пропозицією удосконалити спосіб розведення мосту, змінивши ручний режим на механічний. Підприємці бажали збільшити число розведень до восьми разів на добу і погоджувались профінансувати встановлення парового двигуна або газомотора. Після тривалого обговорення земські інженери прийшли до висновку, що при такій плавучості «полонянок» це здійснити все одно неможливо, потрібно змінювати їх на металеві понтони. А такий спосіб виглядав дорогим і до того ж на такій широкій річці – небезпечним. Треба було враховувати місцеві особливості Південного Бугу, бо при свіжому вітрі тут розвивається сильна хвиля і зазвичай незграбні 13-ти метрові «полонянки» у такий час виявляються більш стійкими, ніж інші конструкції.

Інженери нагадали про часті розриви мосту, які легко виправляються командою (1888 р.), на відміну від складних, які могли б чекати мостовиків у разі зміни конструкції мосту. Це



теж було на користь використання «полонянок» і мінусом для встановлення парового двигуна. Питання про понтони і механічне розведення також було знято.

## ОСВІТЛЕННЯ НАПЛАВНОГО МОСТУ

Антон пригадував гравюри свого інститутського вчителя Рейнгарда, на яких середньовічні кам'яні мости представлялись прикрасою німецького міста Нюрнбергу. Він пам'ятав напівциркульний силует деяких із них, масивні форми, красиві парапети, годинники на стовпах.

Стоп. Якщо позначені були стовпи-опори, то вони слугували для розміщення на них світильників. Як би було гарно освітити і Варварівський міст. Ця думка поселилась у голові Пікашева надовго. Він лягав з нею спати ввечері і зранку вона знов виринала з пам'яті. Але ж де взяти матеріали? Якщо проблема з дерев'яними опорами якось вирішувалась – їх він планував зібрати із дощок настилу і накату, які своє відпрацювали, то зробити самотужки ліхтарі – ніяк. Розв'язка прийшла несподівано і просто. Миколаївська газета опублікувала оголошення такого змісту: «...на підприємстві «Руссуд» триває реконструкція. Відпрацьовані, але добротні газові світильники підприємство продасть на будь-які потреби усім бажаючим».

Це був шанс і Пікашев його використав. Для підтримки ініціатив нового наглядча мосту міська Управа придбала 42 ліхтарі, які виявились непоганого стану. Зазвичай матеріали для мосту оплачували за рахунок земських коштів. Як правило, такі витрати планувалися заздалегідь і вносились до кошторису. У даному разі довга тяганина з оплатою через Херсон могла стати на заваді планам освітлення мосту. Допоміг Леонтович. Кошти перерахували з міського бюджету і вже наступного дня ліхтарі доставили з заводу катером просто на міст. Встановлювати опори на мосту довелось силами мостової команди і хоча матрос Гавриленко увесь час бурмотів, що то не їхня робота, стовпи були все ж таки встановлені за декілька днів. Підганяла і наступаюча

осінь. Темніло дуже рано. До осінніх холодів світильники були змонтовані і нарешті настав довгоочікуваний момент: міст за-світвся.

Ця подія стала одним з найперших нововведень Пікашева. Його почин можна повністю зараховувати до ініціативи і виконання новим наглядачем мосту. Задоволення було не з дешевих, проте сяючий посеред ночі міст коштував того. Він став предметом гордості миколаївців. Слава докотилася інших великих міст, які почали переймати проект.

Нововведення виявилось не з дешевих тому, що потребувало щорік 250 пудів гасу, а він обходився немало – 620 рублів [6, с. 205]. Один літр гасу коштував тоді 15 копійок і тієї осені купували його невеликими партіями, щоб не відчувати суттєвих витрат.

Враховуючи, що уся сума на утримання мосту сягала майже 20 тисяч рублів, кошти на освітлення складали незначну суму. І це був прорив. Найбільш задоволений був Антон Пікашев, хоч виразно і не проявляв своїх емоцій. Була ще одна людина в Миколаєві, душа якої сповнилася гордістю – це міський голова Микола Леонтович.

## ЗУСТРІЧ З ВЕТЕРАНОМ

Вулиця Привозна знаходилася неподалік від центру міста. Пройшовши базарні ряди, Антон опинився на тихій вуличці. Накрапував понурий осінній дощ. Він приклеював до землі опале уночі листя високих дерев, які розташувались по обох боках дороги. Очевидно витративши усі свої запаси, дощ потихеньку почав стихати у другій половині дня. Посвітлішало.

Будинок у якому жив Варфоломій Рудий, тут знали усі. Одні вказали пальцем на помешкання, інші повідомили, що старий вдома і син з невісткою також. Через декілька хвилин Антон сидів на дерев'яній спризьбі зі спинкою, яка була закопана в землю біля самого житла. Спризьба була невеликих розмірів і могла вмістити не більше, ніж півтори звичайних людини. Невістка старого, попередньо розпитавши Антона, з якою ціллю він

з'явився, тепер за дверима веранди голосно пояснювала тестю, що прийшов якийсь начальник з мосту, щоб розпитати про минуле. Було чути окремі вислови і метушня, з яких Антон зрозумів, що діда приводять у порядок, щоб він прийняв гостя.

Нарешті появився господар обійстя дід Варфоломій, якого підтримувала під лікоть невістка. Він був одягнений досить пристойно, як для домашнього прийому. Трохи короткі начисто випрасувані полотняні світлі штани й біла сорочка навипуск пасували до сивого солом'яного волосся. По всьому вгадувалась інтелігентна людина. В одній руці він тримав тростину. Ноги його важко відривались від землі, усякого разу починаючи труситись. Одне око старого було повністю закрите, а друге навпаки – повністю відкрите і дивилось у далечінь. Невістка попередила Пікашева, що тесть нічого не бачить і відпустила лікоть старого.

– Зустрічайте його, – сказала вона.

Після цих слів дід Варфоломій викинув вперед вільну руку і обережно пішов назустріч Антону, який підвівся і чекав біля спризьби. Піймавши своєю рукою руку Антона, дід іншою рукою, не випускаючи палиці, відпрацьованим і вивіреним жестом вхопився за спинку спризьби і плюхнувся на сидіння. Антон присів поруч на край лавки. Невістка, а за нею і її чоловік – син діда Варфоломія, опершись обоє на паркан, вставились на Пікашева. Було видно, що з одного боку ними керувала звичайна природна цікавість, а з іншого – вони були господарями свого вільного часу.

– Я 1824 року народження, – одразу повідомив Варфоломій Рудий. – Скоро сповниться дев'яносто років.

– Ну чому ж дев'яносто, вам же тільки вісімдесят сім, – всміхнувся Антон.

– Торахуйте, що дев'яносто.

Попри свій древній вигляд, у діда з органами слуху було усе гаразд і говорив він зрозуміло і міркував логічно. Антон відчув жалість і водночас симпатію до старого, який зберіг охайність і інтелігентність, незважаючи на свій вік.

– Варфоломій Федорович, я хотів би більше дізнатись від вас про Варварівський міст, – одразу відкрив карти Пікашев. Після

цих слів невістка з сином втратили інтерес, проте не розходились.

– Так ти синку, хочеш чути про міст чи про переправу? – спитав дід.

– Хотілось би спочатку про переправи, – погодився Антон.

– Тоді слухай, – без поспіху почав старий. – Історик грецький Геродот називав нашу річку Гіпаніс. З ранньослов'янських часів її називали Бог. Запорозькі козаки так само говорили – Бог. Деякі дослідники вважають, що назва запозичена від сарматів, а інші думають, що від фракійських племен. Одна з версій звучить, що начебто річку назвали на честь слов'янського вождя Божа, який у 375 році розбив плем'я Вінітара. Лише у ХІХ ст. річку стали звати Буг, а пізніше, щоб не сплутати з Бугом Західним – додали слово Південний.

Старий повернувся до Антона, щоб зрозуміти: чи подобається тому, в якому форматі він розповідає.

– Дуже цікаво, – заохотив діда Антон.

Тоді старий продовжив:

– Я знаю про 5 переправ з Миколаєва на правий берег: Стара, Великокорениська, Казенна, Вольна і Варварівська. Напевно, що у більш давні часи були й інші, але про те можна тільки здогадуватись.

Варфоломій Рудий з перервами на передишку, монотонно розповідав про переправи, які діяли на території міста у першій половині ХІХ ст. Слухаючи старого, у Антона все ширше відкривались очі, адже він, як і багато інших, вважав, що до того часу, як постав міст, на інший берег переправляли виключно приватні човни. Сформувалася думка, що власники човнів перевозили людей, махаючи веслами і надриваючи м'язи, не кожного дня, а тільки тоді, коли на те був попит, а у них – бажання.

Повернувшись додому надвечір, Пікашев акуратно занотував у зошит усе розказане дідом: про перші чотири переправи, про Варварівську переправу і про передачу її в оренду купцю Резнікову й про інше.

Ось щовийшло.



# 2

## **ПЕРЕПРАВИ ХІХ СТОЛІТТЯ: Богоявленська, Казенна, Великокорениська, Вольна**

### **СТАРА ПЕРЕПРАВА (БОГОЯВЛЕНСЬКА)**

XVIII ст. – до 1825 р.

*Ширина дзеркала річки близько 2 км*

Найперша переправа через Південний Буг у межах Миколаєва існувала по лінії Богоявленськ – Богданівка. Її називали також Старою переправою. З яких років вона почала діяти – невідомо, проте ознайомившись з історією Вітовки, Гамані, Бінчарандакру, Богоявленська, можна уявити, що вона могла бути досить давньою. В районі Богоявленського парку колись була пристань. Від неї відправлялись перевізні судна на правий берег Бугу. Відомо про існування древнього дерев'яного водоводу, яким подавалась вода до перевізної пристані на березі Бугу неподалік фонтану. Пристань вже була у 1790 році, тобто через рік після заснування Миколаєва. Поруч з нею стояв двоповерховий трактир і поштовий дім. Трактири по обидва боки Південного Бугу були побудовані у 1789 році з каміння бутового, якого було вкладено 464 куб. м [13]. Через три роки будівлі передали у відкуп євреям Лейбовичу і Абрамовичу.

У 1792 році «...на Богоявленській переправі один пором. Прошу направити ще один Соляникову», – звертався М. Фалєєв у Миколаївськй порт [14]. Соляников – судячи з його слів – це завідувач переправою. В 1795 році на цю посаду призначили Піме-

нова. Гребницький був начальником поселення Богоявленське і також наглядав за переправою.

В архівних матеріалах декілька разів побіжно зустрічаються такі слова «...переправа через річку Буг утримувалась з казни на основі Указу від 25 листопада 1798 року» [15, с. 43].

Богоявленську переправу стали називати «Старою» після того, як її перенесли до Малої Коренихи.

## КАЗЕННА ПЕРЕПРАВА НА МАЛУ КОРЕНИХУ 1825–1834 рр.

*Ширина дзеркала річки близько 2 км*

Богоявленську переправу ліквідували, а на заміну їй влаштували нову в районі Малої Коренихи. Її назвали Казенною переправою. Вона стала продовженням тракту Єлисаветград – Очаків, який проходив: Соляні – наплавний Інгульський міст – вулиця Соборна – Казенна переправа. Початок її роботи відносять до 1825 року [16]. Перевізну плату на переправі з людей не брали. Пороми для переправи виготовили у приватному Серебряному доці, який діяв на території «Адміралтейства».

Перевіз на Малу Корениху забезпечували 7 суден, у т. ч.: шаланда – 1, мала шаланда – 1, баркаси 20-ти веслові – 2, катер 12-ти весельний – 1, катер 10-ти весловий – 1, катер 8-ми весловий – 1. Річні витрати, включаючи утримання команди і ремонт суден, складали 12 тис. руб. [15].

З Малої Коренихи відходили дві дороги: одна – вздовж берега Південного Бугу до Очакова, друга в іншу сторону – через село Сливине на колишню татарську фортецю Чичакли. Ці дві дороги були частинами старої татарської дороги з Очакова на північ, яка тягнулася повз правий берег Бугу і яку було добре видно з високого Спаського пагорбу. Перпендикулярно цій дорозі, відходячи від неї до Анчекраку (нині Кам'янка), прямувала дорога на Одесу.

Після ліквідації Малокозенської казенної переправи у 1834 р. для місцевого населення виникли певні незручності, адже

багато хто був пов'язаний з Миколаєвом роботою і цим перевозом звик користуватись. У декого на іншому березі проживали родичі, ахтось просто хотів потрапити на базар. Тоді мешканці Малої Коренихи самотужки налагодили сполучення з містом. Цьому сприяли ті обставини, що в селі було багато приватних баркасів. Населення було рибацьке, в селі існувала риболовецька артіль, а люди жили «з річки». Вони робили баркаси з дощок власними силами, потім конопатили, смолили, ставили парус. Баркаси в селі називали «дуби», а переправу «на дубах». Середній «дуб» брав на борт 10–15 чоловік. За перевіз безумовно брали гроші. Перевозили не в Попову балку і не на Каботажний мол, хоч так би було ближче, – а на невеликий мис, який знаходився між портом і Лісками.



*На карті Миколаєва 1834 р. дві переправи:  
з вул. Корабелів на М. Корениху і від Спаського на Варварівку*

## ПЕРЕПРАВА НАВПРОТИПОСЕЛЕННЯ ВЕЛИКА КОРЕНИХА

1832–1834 рр.

*Ширина дзеркала річки близько 2 км*

Барон Рено – людина досить цікава і невгамовна, помітна серед миколаївського бомонду XIX ст., одеський і миколаївський підприємець. У 1832 році він звернувся до губернатора Грейга з проханням дозволити йому відкрити переправу з Лісків на Велику Корениху, де ним проводились торги. Для цього там були «...сделаны приличные заведения: лавки, магазины и пр. ». Мотивуючи тим, що до Казенної і Варварівської переправ відстань в той чи інший бік сягала 7 верст, барон на власні кошти готовий був влаштувати пристані, поставити флот для перевозу на тому ж місці, де існувала переправа. Він так і писав: «...там, де раніше існувала переправа». Очевидно, що миколаївську владу ввести в оману французу було важко, адже офіційно володарем 500 десятин у колишньому турецькому поселенні Велика Корениха Рено став тільки наступного року. На тій стадії, коли барон робив запит до канцелярії губернатора, він лише володів маєтком, який називав «Николаевское» і вів переговори про його купівлю. Магістрат з думою, опрацювавши заяву підприємця, відмовили барону Рено, посилаючись на те, що сусідня Варварівська переправа може стати нерентабельною [17].

Проте, як помітно з подальших дій, Великокорениська переправа існувала на початку 30-х років. Відповідало за неї Інтендантство міста.

Барон Рено з кінця XVIII ст. робив свій бізнес в Одесі, де працювали його готелі і цирульні, а на початку 40-х років XIX ст., відтоді як «обзавівся солідним черевом і Володимирським хрестиком в петлиці» – так говорили про нього сучасники, – розпочав свою експансію на Миколаївщину. Корениха стала його першим придбанням. Після того було реалізовано ще багато ідей.



Він помер у 1845 році, а його діти і онуки – барони Рено стали крупними землевласниками на Побужжі, де побудували декілька примітнихбудівель.

З листа Рено, якого він написав губернатору, стало зрозуміло, що до Великої Коренихи з Лісків і раніше деякий час функціонувала переправа, яку барон також називає казенною. Термін «ліски» вживався у тодішні часи у значенні «маленький ліс», тому що у південно-західній частині миколаївського півострова росли невисокі дерева. А казенна – то означає що утримувалась за рахунок казни, тобто держави.

Великокорениська переправа на лівому березі виходила на косу в районі Лісків. Дорога з Лісків вела вздовж лиману. Справа від дороги були непроходимі піски, а перша вулиця після пустища – у подальшому так зване Спасько-вокзальне шосе – як зрозуміло із назви, пролягала від вокзалу до Спаського урочища.

## ВОЛЬНА ПЕРЕПРАВА

1826–1834 рр.

*Ширина дзеркала річки близько 1,5 км*

З кінця 1825 року так звана Вольна переправа між Спаським урочищем і Варварівкою отримала дозвіл імперського міністерства внутрішніх справ. У ньому йшлося, що місто Миколаїв і Варварівська економія можуть мати по одному порому. Можливо, що перевіз у цьому місці існував і раніше, принаймні у XVIII ст., оскільки і Спаське урочище, і Слобода Велика були в ті роки залюднені. Виходячи з назви переправи можна зробити висновок, що вона була приватною. Це майже так. Її відкрили у 1826 р. На це було витрачено 14 тисяч рублів. В цю суму увійшли витрати на зведення пристані на двох поперечинах, вирівнювання під'їзної дороги і придбання двох 20-ти веслових баркасів. Після того переправу здали в оренду миколаївському купцю Овчинникову, з яким Розпорядний комітет заключив контракт «в откупное содержание» [18]. За переїзд Вольною переправою розрахо-

увались по таксі, а виплати місту складали за: 1827 р. – 200 руб., 1828 – 2 620 руб., 1829 – 2 620 руб., 1830 і 1831 – по 470 руб., 1832 і 1833 – по 630 руб. Крім баркасів, обслуговувалась переправа також рибартілівськими човнами. Ними транспортували людей, казенні речі, партикулярні транспорти і навіть війська. Проте потреби зростаючого міста потребували більш ефективної переправи, яку могли виконати пороми [15].



## **ВАРВАРІВСЬКА ПЕРЕПРАВА**

**1834–1855 рр.**

*Ширина дзеркала річки близько 1,5 км*

Ідея про відкриття паромної переправи зі Спаського урочища на Варварівку обговорювалась у миколаївському середовищі досить давно. Реалізація такої ідеї несло ряд суттєвих переваг для міста, адже річка в районі Варварівки вужча на 450 метрів, ніж по лінії тодішньої Малокорениської переправи. Крім того, на 13 верст зменшувався поштовий тракт на Одесу, ліквідовувалась поштова станція у Малій Коренисі.

Адмірал Грейг, який губернаторствував у Миколаєві з 1816 по 1833 роки, як далекоглядний господарник, розумів життєву необхідність, якщо не мосту через Південний Буг, то принаймні надійної переправи. Він знав, що для побудови наплавного мосту йому буде складно домогтися асигнувань. Для виділення коштів на масштабні проекти потрібно було отримати згоду з Петербургу. Миколаїв у ті роки потрапив у важке економічне становище і переживав не кращі часи: місто завжди трималось на плаву завдяки війсьним контрактам, яких у 30-ті роки було обмаль і розраховувати на значне фінансування Грейг не міг. Тому хоч і молодий, проте мудрий адмірал вирішив спочатку добиватись будівництва паромної переправи, але у проекті закласти і причальні стінки з набережною, і під'їзди до майбутнього мосту, і приміщення для обслуговуючого персоналу. «Якщо згодом стане можливим замінити переправу понтонним мостом, – роз-



*Миколаїв будується*

раховував Грейг, – то навколишня інфраструктура вже буде готова». В цілому то було мудре рішення.

Підходи до майбутньої переправи з боку міста у першій половині XIX ст. знаходились у приватній власності. У лівій околиці Спаського урочища розміщувався хутір відставного капітана Вавілова з двоповерховим будинком і дерев'яним млином. Цю нерухомість він придбав незадовго до того у протоієрея Савурського – першого настоятеля Адміралтейського собору, який запам'ятався міщанам тим, що віддав свою 14-річну доньку за 45-річного архітектора Нейолова. Хутір у Спаському на той час – околиця Миколаєва. Біля хутору блукала худоба місцевих жителів, поруч знаходився сад фруктових дерев. Площа «зручних і незручних» територій хутору була не малою: 60 десятин землі та ще 41 десятина водної території до половини Бугу. Дорога, яка вела до Бузької переправи, мала «весьма стеснительный

проезд» і міська влада вирішила викупити у Вавілова землю, тим більше, що сам господар був не проти. Зійшлися на 20 тисячах рублів, хоча з самого початку Вавілов хотів 30. У квітні 1833 року, отримавши згоду міністра внутрішніх справ імперії – така була процедура, – оформили «купчую крепости» в Херсонській судовій палаті [19].

Одержавши необхідну для нової переправи ділянку землі, міська влада зробила важливий крок до задуманої цілі. Утворена губернатором Грейгом «Комісія з переносу існуючої Мало-корениської переправи до селища Варварівка» почала працювати навесні 1833 року [20]. Одночасно планувалось перевести переправу з Великої Коренихи до Малої. Комісію очолив генерал Сініцин. До її складу увійшли чиновники миколаївської міської Думи, а також управляючий справами селища Варварівка на прізвище Каблуцький. Губернатор Новоросії граф Воронцов, тобто безпосередній начальник Грейга, який був, безумовно, повідомлений про задуманий проект, висловив умову, що нова Варварівська переправа повинна утримуватись не за казенний рахунок, а «...оставляя оную совершенно партикулярно только с небольшим пособием». Це означало, що час безоплатного переїзду закінчився, віднині для того, щоб переправитись на інший берег, треба буде платити.

Сініцин, наскільки це можливо уявити з направлених ним на різні адреси листів, був дуже рухливим і чітким виконавцем під стать своєму керівникові адміралу Грейгу. 19 вересня 1833 року Сініцин оприлюднив висновки роботи Комісії, у яких пояснив наступне: місце поблизу урочища Спаського навпроти слободи Варварівки між училищем флотських малолітніх юнгів і садом, прилеглим до Сухого Фонтану, є зручним для розміщення переправи. Він зазначив, що Комісії для визначення витрат конче необхідно мати карту з промірами глибин берегової зони, а архітектора просив надати план та кошторис робіт по улаштуванню пристані, а також по зриттю гори і зрівнюванню дороги для проїзду до берега. У висновках Комісії також йшлося про побудову двох сторожових будинків для наглядача переправи і робочих людей, а ще «...помещения для проезжающих в случае про-

тивной погоды остановиться имеющих». Крім усього, поруч із пристанню треба було передбачити конюшню для 3-х трійок поштових коней.

Через декілька днів Грейг, переказуючи висновки Комісії, відправляє листа графу Воронцову до Катеринославу з приводу переносу переправи. Щоб той не забував про Миколаїв, Грейг доповів про стан справ і зазначив, що проект видатків буде надіслано пізніше після опрацювання матеріалів міським Архітектором.

Саме у ці осінні дні 1833 року у високих кабінетах вирішувалась подальша доля Миколаївського губернатора адмірала Грейга, який багато зробив для міста Миколаєва. Різні інтриги і провокації вплинули на те, що він був відлучений від посади і відкликаний до Петербургу. Його місце на посту губернатора зайняв адмірал Лазарев, а Комісію по переносу переправ з Малої Коренихи до Варварівки, а з Великої Коренихи до Малої – замість Сініцина очолив генерал Федоров.

Вже на початку листопада 1833 року нова адміністрація почала займатись переносом переправи. Новий голова Комісії подав губернатору рапорт, у якому повідомив: «...складений штабс-капітаном Тарасовим проект по улаштуванню на дерев'яних палях пристані з такою ж набережною буде коштувати 34 800 руб., а побудова приміщень – ще 25 900 руб.» [21]. Комісія розглянула кошторис і знайшла його занадто перебільшеним, «...превосходящим всякие ожидания». Для зменшення суми вона рекомендувала спростити проект приміщення наглядча та службовців. Також порадила використати для цього той будиночок, де раніше знаходився наглядч Вольної переправи, та й саму нову переправу поставити на тому ж місці, де була Вольна з незначною добудовою конюшні і сараю для розміщення 3-х поштових трійок. У сфері цих рекомендацій Комісія звернулась до архітектора Опацького з проханням: висловити свою точку зору і скласти поточний план.

Архітектор міста Людвіг Опацький, як і належить людині його професії, відрізнявся масштабними запитами і не бажав



*Миколаїв та навколишні села у 1849 р.*

рахуватись зі скупістю міських чиновників. Саме з його наполегливості для розширення підступів до переправи незадовго до того була викуплена ділянка в районі Спаська. Ознайомившись зі станом справ, цього разу він зрадив сам собі і надав напрочуд скромні міркування з приводу улаштування переправи. Він висловив думку, що існуюча дорога до Спаської переправи буде зручною з незначною покатістю, але «...дабы устроить выгоду проезжающим и площадь для подвод учинить», потрібно ліквідувати город, крім того, арештантами зрівняти пагорб і розібрати непотрібний старий сухий фонтан на дорозі. Для розміщення

трійок поштових коней Опацький запропонував замість побудови конюшні тимчасово використати старий навіс позаду сторожового дому. Залишалось невирішеним питання розміщення ластового екіпажу, який складався з двадцяти матросів. Архітектор погодився з тим, що існуюча кімната Вольної переправи тіснувата і запропонував тимчасово розмістити унтер-офіцера з солдатами в кімнаті наглядача, а з часом добудувати хату для різних набоїв та провіанту і там розташувати частину екіпажу. За його думкою, це був би вихід із ситуації. Для усіх цих заходів він нарахував 4 000 рублів. Погодьтеся, після 60 тис. руб. всього на всього 4 тисячі – це подвиг і Опацькому можна було виписувати орден.

До весни 1834 року усі перепони по введенню у дію Варварівської переправи були подолані. Маєтком на правому березі річки у Варварівці володів француз граф Карл де Ламберт. Це ім'я нерозривно пов'язано з поселенням Варварівки починаючи з 1817р. усе XIX ст. і до початку XX ст. За цей час змінилося декілька поколінь Ламбертів, але всі вони залишалися помітними посталями в історії. Це були люди, яких поважали керманічі тодішньої влади, натомість самі вони реалізовували найцікавіші ідеї і їх неможливо було зіштовхнути з наміченого шляху. Ламберти не залишили на території Варварівки солідних панських особняків, що при їхніх можливостях може говорити лише про скромність. Вони показали себе ефективними управлінцями, які будь-яку справу виконували бездоганно. Володіючи окрім Варварівки наближеними до неї поселеннями Сливиним, Петрівкою, Зеленим Яром, Кривою балкою, Половинками, Ламберти поставили себе так, що губернська і миколаївська влада не дозволяли собі втручатись у стан їхніх справ на цих територіях. Ось і тепер у 1834 році Карл Ламберт зробив усе можливе аби запустити навігацію переправи. З боку Варварівки і раніше було все готово, там давненько існувала причальна стінка і, поки міськими керманічами розписувались різні плани, через річку на означеному місці монотонно курсували приватні ламбертові плавзасоби. З 1 квітня 1834 року до суден Ламберта приєднались судна Казенної переправи, переведені з Малої Коренихи до Спаського



разом з офіцерами і нижніми чинами і нова переправа розпочала роботу [15, с. 20]. Задовго до цього міською владою було твердо вирішено: після переносу переправи на Варварівський рейд віддати її у приватні руки. Для того не було перешкод. Та в останній момент якісь обставини зупинили міське начальство і воно вирішило, що було б раціонально залишити переправу принаймні на один рік з затвердженою такою у володінні Думи, щоб знати: скільки ж буде зібрано грошей за цей період і чи можна переправу буде утримувати без будь-якої підмоги. Відмінність Варварівської переправи від попередніх полягала у тому, що віднині за перевіз стягувалась плата, приблизно так, як це було колись при запорозьких козаках на Інгульському перевозі. Переправа запрацювала перший рік у вигляді експерименту і її роботу контролювала міська Дума. Разом з переведеними з Малої Коренихи суднами був перекинутий так званий «11-й ластовий екіпаж». Такі екіпажі комплектувались матросами, яким військова служба була замінена прибережними роботами.



*Граф Карл Ламберт*

Перенесення переправи з Малої Коренихи до Варварівки потягнуло за собою необхідність утворення нового поштового тракту. Власне нову дорогу не будували з нуля, хоча й витрачено було на дорожні роботи певну суму, – слідували тільки за тим, щоб узвози-підйоми було замощено каменем-бутом та підтримувався задовільний стан містків та гребель при перетині лощин. На той час у Європі повним ходом шосували дороги, а у

Російській імперії за них ніхто не брався, неначе заспокоюючи себе, що, мовляв, увесь час без шосе жили і ще поживемо. Заради справедливості треба сказати, що окремі спроби були, як наприклад, указ про експериментальні 5-кілометрові відрізки доріг, де на кожному тракті рекомендувалось зробити відрізки «з покатистю і оканавлені» з обох боків. Але ті вказівки не мали системного характеру, не були підкріплені ресурсами, людей тямущих зовсім не було і про це розумне починання швидко і надовго забули. У всякому разі після від'їзду Грейга такі ідеї були «в повному забросі».

Після відкриття Варварівської переправи поштову станцію з села Малої Коренихи у складі 8 трійок коней перевели до містечка Варварівки. Вона розмістилась там неподалік пристані і відтоді ближча до річки вулиця у Варварівці стала називатись Поштовою. Поштову станцію Анчекрак у складі 10 трійок перевели до с. Козлова (Нечаяне). В Анчекраці залишили лише 2 трійки для доставки пошти до Очакова. Наступною поштовою станцією після Козлова стала Сосицька (нині с. Красне) [15, с. 40].

Крім ластового екіпажу прийнята була на роботу достатня кількість «...исправных, трезвых рабочих людей, а для управления баркасами – знающих морскую службу крепких, здоровых и непрестарелых урядников» [15]. Одразу окреслились переваги переправи на новому місці у меншому розливі річки. Скоротився час її перетину. Позитивну роль також відіграла обставина, що північні вітри направлено дули у бік баркасів переправи і ніколи – проти. Усі, хто переїжджав річку, платили збір. Безоплатно і поза чергою рухались казенні транспорти, поштові карети, служиві люди на конях. Ні для кого більше не було ніяких пільг. Міською Думою була вироблена інструкція з платою «по таксі» за прикладом переправи через Дніпро. Гроші збирали на пристані «гласні і повірені», яким заборонялось брати завищену плату навіть у недобру погоду. Відповідальний чиновник слідкував «..за пашпортами, дабы не переезжали бродяги».

Ось як виглядала Інструкція по збору за перевіз [15, с. 21] (рос.):

- спеших людей – 4 коп.
- слошадей супряжью в карете, бричке, дрожжах – 50 коп.
- слошадии верховой – 20 коп.
- то же, с упряжью в упряжих повозках, телегах, возах с кладью – 40 коп.
- то же, без клади – 20 коп.
- стоваром в тюках без воза исключая крестьян с 1 пуда – 2 коп.
- с бочки с вином, водкой, салом и др. в телегах без лошадей или без телег – 80 коп.
- с карет и колясок без лошадей – 20 коп.
- то же, с брички и дрожжей – 10 коп.
- слошадии, с вола без упряжи – 10 коп.
- смелкого скота – 6 коп., исключая перевозимый на повозках.



*Доставка лісу чумаками*

## КОНТРАКТ З КУПЦЕМ РЕЗНІКОВИМ

Ще на стадії запровадження переправи Спаське – Варварівка називалась кандидатура реального орендаря, який міг би взяти Варварівську переправу «в откуп» разом з плавзасобами, причальними стінками та іншим скарбом і забезпечити її функціонування. Це був миколаївський 3-ї гільдії купець Федір Резніков. З початком 1835 року у всіх причетних до річкового перевозу інстанціях усе частіше стали мусувати питання віддачі переправи в оренду, а найбільше розмов було у міській Думі, яка зі свого боку жодного кроку не могла дозволити собі зробити без погодження з канцелярією миколаївського губернатора.

Оскільки експериментальний термін експлуатації переправи Думою закінчувався 31 березня 1835 року, то і торги для передачі Варварівської переправи «...в откупное содержание» були об'явлені завчасно на 1, 4, 6 і 8 лютого. 1-го числа ніхто не з'явився, а 4-го прийшли місцеві: міщанин Ф. Бурлаков і купецький син П. Любовицький. Вони заявили дуже низькі ціни до 515 рублів за трирічну оренду. 6 лютого прийшли ті ж самі люди і підвищили ціну до 585 рублів. Міська Дума не погодилась на ці пропозиції, тому що в минулу навігацію прискіпливо відслідковувала суми доходу при перевозі людей, хоч і тримала результати у секреті від підприємців. При переторгівках 8 лютого, крім старих двох, з'явилися миколаївські купці Анікеєв, Бухтеєв, Резніков, міщанин Білявський і по дорученню купця Літвинова – чиновник Будинов. Розпочалися торги, на яких Резніков одразу назвав ціну за трирічний откуп переправи 10 тисяч рублів і всі інші миттєво втратили інтерес. Вони покинули зал з довгими носами раніше, ніж ведучий завершив торги. Резніков же був молодого людиною і цим можна пояснити його беззастережну впевненість у тому, що головне – тендер виграти, а далі процес піде.

У доповіді губернатору міський голова Миколаєва, чекаючи схвалення своїх дій високим начальством, декілька разів наголошував про вигідність для міста такого контракту. Він говорив про те, що скоро переправа не тільки себе буде забезпечувати, але й зможе видавати для міста гроші на якісь ідеї. Дума-

ється, що він мав рацію щодо вигідності, адже кому, як не йому було відомо, скільки доходу отримує переправа. Величина вирученої за перевіз по таксі суми на протязі попередніх 11-ти місяців, саме коли переправу експлуатувала Дума, склала 7 415 рублів. Один місяць переправа не працювала, тому що у січні річка була вкрита кригою. Отже, враховуючи витрати Резнікова на оплату півсотні робітників, варіння для них обідів, дрібний ремонт суден, утримання пристані та ін., – залишалася сума, яка могла і не покрити усі його видатки. Але поки що молодий купець цього ще не знав і коли «...из личной просьбы обиженного Любовецкого» аудитор Каплуновський запропонував провести переторгівку, щоб начебто підняти ціну ще вище, Резніков злякався, що в нього заберуть виграний тендер і поспішив оформити залог на переправу в розмірі 1200 рублів. Але Дума і сама не погодилась проводити переторгівку, бо сума її влаштувала, і все владналось.

Переправа почала працювати з обох берегів річки вздовж налягнутих леєрів. Крім Резнікова з Варварівського боку курсував приватний флот економії графа Ламберта. На відміну від Резнікова, граф не мав контракту з містом. Як не дивно, але у цьому була певна перевага. З іншого боку, місто забезпечувало Резнікова плавзасобами, ремонтом суден, більшістю матеріалів: тросами, канатами, леєром, відпорними крюками, вітрилами, якорями та іншим. Усе це Ламберт купував за власні кошти. Обох перевізників губернатор і Дума зобов'язували безоплатно перевозити непартикулярні (державні) вантажі і чиновників. Перевізники слідували за тим, щоб судна простоювали на протилежному боці не більше 15 хвилин, а за сигналом піднятого прапору – вдень та запаленого ліхтаря – уночі, негайно повертались назад.

Робота почалася з 1-го квітня, а квітень на півдні України є одним з найбажаніших місяців, коли природа заспокоюється, сяє тепле сонечко, а усе навкруги розквітає. Закам'яніла після зими личинка перетворюється на веселого невловимого метелика. Повертається шпак з теплих країв і з недовірливим стрекотанням перевіряє свій будиночок, який покинув восени. Іншептаство веселим галасом і переспівами заполюняє навколиш-

ній простір. У пошуках омріяного нектару літають працелюбні бджілки, а вечірню тишу соромливо порушують невидимі трав'яні коники.

Після морозної зими здавалось, що складних погодних умов найближчим часом можна вже не чекати. Проте 24 квітня 1835 р. на Південному Бузі здійнялася страшна буря, екіпажі суден поховалися біля берега, подорожуючі побігли під навіс. Один з баркасів Резнікова, що знаходився саме в цей час на середині річки на відстані до найближчого берега 700 метрів, поривчастим вітром відірвало від леєра і понесло до берегів Великої Коренихи. Ні вітрила, ні канати при якорях, ні зусилля екіпажу не могли допомогти [15, с. 147]. Команді баркасу залишалось тільки відчайдушно гребти веслами та й то тільки у той момент, коли судно знаходилось на гребені хвиль. Дерев'яна посудина з пасажирами невмолимо наближалась до берегу, біля якого могла перевернутись і людям загрожувала явна загибель. Матроси подумки рахували час, коли їх викине на мілководдя. Їх врятувало тільки те, що вітер біля берега не мав такої сили.

За контрактом між Резніковим і Думою такий випадок був прописаний. І якщо дрібні ремонти мав виконувати підприємець, то витрати за наслідками буревіїв та ураганів несла Дума. Вона мусіла, крім усього, на заміну пошкодженого судна надати орендарю резервне, тому що відкупщик не повинен був терпіти зупинок. Все мало бути за найвищими стандартами. Чи було так насправді?

Передача переправи в оренду не означала спокою міській владі. Вона і надалі повинна була опікуватись своїм майном і виконувати свої обіцянки. Думою були заплановані роботи по спорудженню заїжджого дому. На випадок непогоди необхідно було спорудити ще один навіс для проїжджаючих підводами. Довго не вирішувалось питання по будівництву 83-х метрів потужної дороги завширшки 9 м в Спаську. Її задумали викласти байдарними дошками від пристані на гору. Крім того, міська Дума при передачі майна переправи Резнікову не виконала належним чином ремонту баркасів і шаланд – то ж він у будь-який час міг оскаржити контракт. Тому міська влада наприкінці квітня «че-

рез сношение с полицией» робила публікації про торги для постачання баркасів веслами, щоглами, вітрилами і виконання ремонту суден. На торги тоді ніхто не прийшов, а на переторгівку з'явилися 3-ї гільдії купець Леонтович\*, міщанин Сиротинський і два іноземці – столярний майстер Шмідт і колоніст Вітман. «... После невыпрошенная цена 899 руб.» залишилась за Леонтовичем [15, с. 139]. Після зауважень шлюпочного майстра цифра дещо збільшилася і Леонтович взявся лагодити «з починкою» перевізні судна для переправи.

Переправа відновилася.

Після випадку 24 квітня, який стався з одним із баркасів під час ураганного вітру, Резніковим запанували невеселі думки. Минув місяць експлуатації переправи і стало зрозуміло, що не так вже й легко буде відпрацювати гроші, які він платив місту за оренду. Не очікував він, що багато коштів у нього будуть поглинати дріб'язкові витрати на утримання суден. З сумом дивився він на каліки-баркаси, які відправлялись у черговий рейс, немов в останній. Безрадісно спостерігав Резніков, як у вітряний день його матроси, замість того, щоб поставити вітрила і упевнено долати відстань, відбиваються від хвиль веслами, а то й роблять пусті промашки. На поношені баркаси не щастило поки що йому підібрати для свого флоту злагоджені екіпажі. Оплата матросів була для всіх однаковою, бо не було серед них старших і це теж заважало справі. Екіпажі частенько нагадували оркестри, у яких кожний музикант грає свою музику. Ще й до того ж, поруч успішно функціонувала сусідня приватна переправа містечка Варварівки. Баркаси у них новенькі, а спорядження добротно, хоч у море виходь. Леєра Ламбертовської економії, вздовж яких курсують пороми, бездоганно натягнуті, аж блищать на сонці. В холодну пору року, щоб уникнути обледеніння, матроси Ламберта замість леєру натягували залізний ланцюг. Варварівські команди добре знають морську справу, то ж, ледь подув вітерець – ставлять вітрила і неначе на крилах перелітають через річку. Проїжджаючий люд більш-менш один і той же і вже дехто

---

\* Купець Леонтович не доводився родичем міському голові. Вони просто носили однакові прізвища.

з пасажирів згоден був довше почекати, аби тільки переїхати на другий бік з Ламбертовими людьми. Усе це все більше непокоїло Резнікова. Дратував чужий успіх і назрівав конфлікт.

6 травня, тобто через 36 днів від початку роботи переправи, Резніков направляє до міської Думи скаргу, в якій звинувачує Каблуцького – управителя Варварівської економії графа Ламберта – у нечесній роботі на переправі. Він пише про те, що Каблуцький все частіше уникає перевозу з поміщицької пристані казенних екіпажів, хур, естафет, чиновників з їхніми бричками, каретами і підводами, яких він зобов'язаний переправляти безкоштовно. Декілька днів тому під різними поясненнями Каблуцький протримав 12 годин казенний транспорт з Одеси. В результаті він, Резніков, боячись відповідальності і терплячи збитки, вимушений був перевозити цей транспорт, з-за чого він «...совершенно стесняется в исправлении своей обязанности, упущая свою пользу».

Розмови про те, що існуюча з 1825 року Вольна переправа буде позбавляти міську частину прибутку, почалися ще з того часу, коли остаточно вирішено було перевести «казенку» з Малої Коренихи на Варварівський рейд. Міська влада ще за часів губернаторства адмірала Грейга, тобто до 1833 року, робила закиди про закриття приватного перевозу, аргументуючи тим, що Варварівська економія не підвладна місту і відлучена від земського правління. Говорилось про те, що прикладів у всій Росії немає таких, щоб приватна структура «...участвовала в ответственности и пользах», оскільки дохід має належати тільки місту. Про те, що переправа графа Ламберта своє відпрацювала, встиг написати в Катеринослав і губернатор Лазарєв. Він запевняв генерал-губернатора, що міська переправа тоді запрацює з прибутком і, не тільки поверне витрачені на неї кошти, але й стане поповнювати міську казну, відколи місто позбудеться приватного перевозу. Щоправда, він був не настільки категоричним і пропонував на знак вдячності Ламбертам за те, що свого часу ними була збудована пристань у Варварівці, залишити за ними хоча б один пором для перевозу власних селян Ламберта і виробленої ними продукції. А продукції ставало все більше. Всі поля, що належа-



ли Ламбертам, були в роботі; у самій Варварівці економія розвинулася і овець.

Резніков, будучи добре обізнаним про настрої в міській Думі, вирішив, що тепер саме час підкинути палива у вогонь.

Скарга Резнікова з коментарями Думи була негайно переправлена миколаївському губернатору. Чутки про те, що Варварівська сторона всіляко ухиляється від перевозу непартикулярних транспортів, доходили до губернатора і раніше. Тепер міський голова в рапорті від імені Думи звинувачував вже не управляючого, а самого власника економії – графа де Ламберта в унікальні перевезень військ і казенних обозів. Він на основі фактів переконливо доводив губернатору, що сам Ламберт категорично заборонив своїм матросам перевозити чиновників. Голова наполягав (хоч і розумів, що це нереально або не скоро буде) на підписанні контракту з Ламбертом, до якого треба внести статтю, яка б забороняла цьому правителю уникати державних перевозів або ж – при спротиві, хоча б не дозволяла йому користуватись міською пристанню. У цій ситуації адміралу Лазареву нічого не залишалось, як запросити пояснень від Варварівської економії.

Прочитавши про такий перебіг подій, усякий подумає, що от зараз губернатор Лазарев рознесе в пух і прах сільський курятник, а його власника залишить без утримання. Та адмірал не відчував антипатії до француза, але ж і позиції останнього були міцними. Графи Ламберти вели свій родовід від XIII ст., коли ще слово «Росія» не існувало, а князьки суздальські возили данину монгольським ханам. На російсько-українських теренах Ламберти з'явилися наприкінці XVIII ст. Серед представників роду були відчайдушні воїни, які ніколи не покидали поле бою переможеними. Генерал Карл Ламберт командував козацьким полком у Російсько-Персидській війні 1796 року, воював у польській кампанії, він наперед передбачав до подробиць сценарій битви. Його дуже поважали в Росії, він був генералом кавалерії, сенатором, а син його пізніше займав посаду Намісника Царства Польського. На службі Карл Ламберт був стриманим, а в сім'ї – люблячим батьком шістьох дітей. Натомість він ніколи напоказ не користувався своїми впливами, а будь-яку справу робив так, щоб

ні в кого не виникло претензій до його дій. Згодом його ім'я вже саме працювало на нього. Як і личить чиновнику або військово-му його сану, а в царській Росії поняття «чиновник» і «військовий» переплітались, замінюючи один одного, – він мав декілька маєтностей і одне з них у Царському селі під Петербургом. Розповідають про таку бувальщину. Коли знаменитого поета Олександра Пушкіна спитали, чи піде він на якийсь прийом чи бал, то він ліниво потягнувся і спитав:

– А хто там буде?

– Напевно, що приїдуть Ламберти, Гара...

– Все, досить. Якщо буде Ламберт, то я неодмінно буду, – не дав поет перерахувати співрозмовникові усіх гостей.

У 1817 році Ламберт викупив землі Варварівські і Сливинські та не став насамперед увіковічувати своє ім'я в назві поселення, як вчиняли тоді більшість новоспечених поміщиків, які невідомо за які заслуги отримали чужі землі. Зате граф розвів у південній частині Варварівки фруктовий сад, поширив і залюднив поселення. Сам він зберіг католицьке віросповідання, у цій вірі жила і його сім'я – та це не завадило Ламберту з повагою ставитись до релігійних уподобань інших людей і поставити на місці старої козацької церкви нову – кам'яну. Граф поважав своїх поселенців, у тому ж дусі виховував і дітей – вони добре знали українську мову, а освіту отримали в Одесі. З кінця 1820-х років Варварівка стала іменуватись містечком. Карл Ламберт спорудив, а можливо, відремонтував причальні стінки пристані з варварівського боку, які і раніше на цьому місці існували. Граф придбав декілька шаланд і човнів, з допомогою яких спромігся самотужки налагодити паромну переправу до Миколаєва по лінії Варварівка – Спаське. Це сталося ще задовго до реалізованої ініціативи миколаївського Начальства. Паром Ламберта приводився у рух за допомогою коней, які знаходились на першому поверсі під палубою судна [22]. У ХІХ ст. «коновідні» пороми були непоодиноким явищем в деяких країнах. Там коні ходили по колу, тим самим крутили оберт, рух якого через передачу передавався колесом гребному гвинту. Але такий спосіб вимагав значної ширини судна, а коні, ходячи малим колом, швидко втомлювались і це

було шкідливо для їхнього здоров'я. На поромі Ламберта, який мав невеликі розміри, коні йшли на місці, приводячи у рух поворотне коло. Флот економії Ламбертів виглядав добротним і надійним, а екіпажі, що його обслуговували – професійними.

Повернемось до обвинувачень Варварівської економії у порушенні правил діяльності переправи. На запит губернатора щодо ігнорувань у перевезенні казенних транспортів Ламберт навіть не відповів, але пояснення надіслав Каблуцький – управляючий маетком француза. Він повідомив, що Його Сіятельство не буде приймати участь у поясненнях, проте при особистій зустрічі в Санкт-Петербурзі, а також з генерал-губернатором Воронцовим, вони потрактують стосовно підписання контракту на переправу. Каблуцький мав нахабство нагадати, що для цього необхідно буде підправити причали на міській стороні так, щоб вони стали хоча б такими, як варварівські. Раніше, ніж виконання цієї умови, – писав Каблуцький, – граф Ламберт наказав своїй економії на себе зобов'язання не приймати. Крім того, на обвинувачення, що начебто економія не бере участь в переправі казенних вантажів, управляючий відповів, що це звинувачення несправедливе, тому що на судах економії велику кількість казенного майна вони все ж таки перевозять. Економія не зобов'язана, – йшлося далі в листі Каблуцького, – перевозити без оплати, «...когда понимает и видит ясно у евреев и прочих накладные, что будто бы казенная тяжесть, которая собственно им лично принадлежит и выявляется никакая ни казенная» [15, с. 152].

Звинуватити Варварівський екіпаж переправи у невиконанні зобов'язань і справді було важко, тим більше, що Ламберт їх на себе і не брав, попри те виконував перевози бездоганно. Але Резнікова це не заспокоювало. Через два місяці після початку роботи переправи він направляє іншого листа в Думу, у якому звинувачує міську владу у невиконанні контракту, адже вона повинна захищати його інтереси і не дозволяти комусь заважати його роботі. Тут «комусь» – малось на увазі: суднам Ламберта. Крім того, вона повинна перейматись підготовкою суден переправи до холодного сезону. Натомість, з його слів, Дума розсудила, що справи самі будуть якось вирішуватись і не прикладає жодних

зусиль до кричущих проблем. Резніков навів декілька прикладів: баркас, який начебто міська влада відремонтувала, полагоджений тільки у надводній частині, а підводна не виправлена. На ньому ж не вистачає одного якоря в 10 пудів та двох помп для відкачки води. На 8-ми весловому баркасі немає вітрил, весел і відпорних крюків, на шаландах і гребних суднах зовсім немає канату причального, хоча у відомості його аж 128 метрів. А катер 12-ти весловий, що відмічений з ремонтом «...так худ, что вовсе без употребления и в предосторожности. Чтоб он не потонул, пришлось вытащить его на берег».

Це були серйозні звинувачення. Виклавши усі свої претензії, Резніков зауважив, що Дума контракт порушила, а тому він рішуче відмовляється від подальшого утримання переправи і просить ...прийняти від нього майно, а також рахунок з понесеними збитками. Скандал набирив обертів і щоб аргументи були вагомішими, Резніков залучився висновками міської поліції, яка не тільки не спростувала його вимог, але наводила ще більш жорсткі приклади. Поліцейський пристав став на його бік і повідомляв, що пристань знаходиться «...в худом положении, пол в некоторых местах проломан и в ночное время может случиться несчастье, леерный канат в нескольких местах порван и грубо связан». Далі йшов довжелезний перелік зауважень, які й так уже зрозумілі.

Тим часом Дума кинулась виправляти ситуацію і по можливості спробувала перекласти усі гріхи на самого орендаря. Для початку вона заручилась експертним обстеженням Наглядача переправи Чапліна [15, с. 173], який авторитетно і рішуче зауважив, що людей на його погляд на переправі у Резнікова працює мало. Там, де їх повинно бути 8 при одному лоцмані, їх – 5–6 чоловік. Що стосується затримок з матеріалами з вини Думи, від яких виникали зупинки, то останніх не могло бути, адже треба пам'ятати, що баркаси один за одним ходять по леєру, радше треба звернути увагу на людей, з яких тільки 5–6 знаючих лоцманів, а краще сказати, що Резніков «...нанявши разную сволочь, хочет чтоб они исправно работали. А если еще этих лоцманов пустить под парусами при свежем ветре, то надобно ожи-

дать гибели, что уже было случилось, но с помощью подоспевших Варваровских моряков избегли оной». Наглядач відзначав, що Резнікову треба не винного шукати, а придивитись, як працює флот Варварівської економії, який завжди «...в исправности и имеет достаточное число трезвых и исправных людей и потому делает вдвое больше против откупщика рейсов».

Не варто звинувачувати міську владу у тому, що вона займалася лише пошуком винного. В Думі активно намагались підперти ситуацію, щоб не допустити зупинки роботи переправи. Лише після скарг Резнікова було визнано, що минулого року флот дійсно був прийнятий від Морського відомства без припасів і «в худом состоянии». Пропрацювавши по інерції один сезон, у другому це виходило боком. Поки з'ясовували, якісний чи неякісний ремонт дав судам підрядник Леонтович, затонула ще одна шаланда. З канцелярії губернатора рішуче затребували від Думи прояснити ситуацію. Щоб виграти час, у авральному порядку в Думі заключають контракт з міщанином Бурлаковим на «исправление с починкою» великої шаланди і трьох баркасів за 2 300 рублів. Ремонти проходять під наглядом адміралтейського художника і шлюпочного майстра Щербакова. Для перевірки виконаної Леонтовичем роботи, про яку говорили, що полагоджена тільки надводна частина баркасу, а підводна – без змін, призначили гласного Думи Денисенко, який не знайшов зауважень. Тоді Дума уклала з Леонтовичем ще один договір на комплектування двох гребних суден щоглами, веслами, вітрилами. Він теж був під перевіркою Денисенко.

Учинивши ряд заходів по виправленню роботи переправи, 31 липня 1835 року міський голова Миколаєва – Сабуров переступив поріг Канцелярії військового губернатора. Його прийняв виконувач обов'язки губернатора контр-адмірал Авілов, тому що самого Лазарева вже більше місяця в Миколаєві не було – він перебував у Севастополі. Авілов одразу поклав перед Головою «повторное прошение откупщика Резнікова», у якому той, мотивуючи про відсутність кроків по ремонту переправи, знову наполягав звільнити його від її утримання.

Сабуров доповів адміралу історію передачі суден переправи орендарю, наголосивши, що Резніков бачив який флот приймав, отже посилення на контракт, що судна повинні були бути в гарному стані, не може його виправдовувати. Якщо вони були несправні – не треба було підписувати прийом. А підписав він тому, що гребні судна були відремонтовані і спущені на воду, а велика шаланда за його ж проханням була тимчасово залишена без ремонту, щоб не позбавити його вигоди під час великих перевозів у квітні. Припасів, як то весел, щогл, снастей дійсно не було, але леєр Комісією був визнаний задовільним на 5 місяців і зупинки з-за нього не могло бути. Уся справа в тому, що Резніков не мав достатньої кількості кваліфікованих робочих рук. Скарга відкупщика на неміцність шаланди теж не може прийматись до уваги, тому що сам Резніков в художньому кораблебудуванні не тямить, а тому не повинен стверджувати: міцне чи неміцне управління. Думається, що у цьому можна покластися лише на адміралтейського художника, призначеного надзором.

Адмірал з розумінням слухав міського голову, а той продовжував розповідати, як Думі вдалося виграти в постачанні. Він навіть показав журнал-ордер, де були зазначені усі вжиті заходи і доставлені припаси. Чим тут дорікнеш? Голова говорив про некомпетентність Резнікова та про те, що той виказує неповагу «в дерзких вираженнях до присутственного места» і з огляду на думку Його Превосходительства запитав, чи не пора вже Резнікова поставити на місце.

– Резніков повинен був найняти добропорядних матросів, – продовжував Сабуров по другому колу, – а не таких «...кои возмущениями своими, неповиновением, неискуством в работе да по малочисленности подвергают себя и проезжающих опасностям и понуждают к обузданию недовольства».

Досвідчений адмірал вирішив направити розмову в практичне русло:

– Я підтримую вас, але мені здається, що відкупщик намагається ухилитися від сплати за переправу або суттєво понизити суму. Давайте перестанемо перераховувати усі недоліки орендаря, який і справді виявився не компетентним, а подумаємо: як

уникнути зупинки переправи і рапортувати по приїзді губернатора Лазарєву.

Сабуров зрозумів, що час викласти про усі проблеми, пов'язані з ситуацією, яка склалася і у чомусь попросити допомоги. Він почав з того, що визнав: причальну стінку не ремонтували навесні за браком коштів. Щодо флоту – так, його справді передали орендарю у поганому стані: шаланди протікають і не мають помп для відкачування води, 8-весловий катер потребує оснащення вітрилами і веслами, леєр неблагонадійний, а нового немає, і основне, щодо баркасу: «...Дума входила в соображение и поверкою на месте нашла, что баркас 20-весельный удостоен вдрова».

Те, що основне судно переправи підходить тільки на топку, приголомшило адмірала. Він зрозумів, що без допомоги морського відомства, міська влада не впорається з проблемою. Головне було: не допустити зупинки переправи. Метри розійшлися і Авілов обіцяв допомагати міській владі.

У суперечках між відкупщиком Резніковим та Думою, втягуючи у конфлікт представників інших відомств, промайнуло літо й настала осінь. Орендар, як і раніше, продовжував перевозити людей та транспорти на аварійних суднах і, за його словами, не переставав терпіти збитки. Приходив час розрахунку за перші півроку експлуатації переправи і Резніков, який так зважено вбудував свій захист, чекав, коли вже міське Начальство все таки зрозуміє його і не буде вимагати погашення відкупної суми. На його погляд, це зіграло б на користь загальній справі.

Дума ж намагалася з усіх сил заткнути дірки у повному і переносному розумінні цього слова, але їй мало що вдавалося. Навіть на придбання дрібних речей не вистачало коштів. Між тим, місто було обтяжено комендантством та його штабом, до цього треба ще додати військові пості при вступі військ для караулів, наймання квартир для них з топкою та інші витрати [15, с. 210]. Міський бюджет ледве витримував таке навантаження, про початок якогось необхідного для міста заходу годі було й мріяти. За відсутності вільних коштів і фінансова система, і розподіл видатків були побудовані таким чином, що треба було спитати до-

зволу в канцелярії губернатора на закупку будь-чого. Причому, спитати двічі: спочатку дістати попередню згоду з оплатою половини суми, а після виконаної роботи – запитати про підтвердження для остаточного розрахунку. Якщо мова навіть йшла про не дуже велику суму, то треба було у свою чергу миколаївському губернаторові, аргументувавши детально у чому справа, погодити її з генеральним губернатором Новоросії. Наприклад,



*Берег Спаська*

Думі було заборонено витратити гроші, зароблені торік на переправі, які склали суму 7 340 рублів. Вона тримала їх під особливою статтею, на них за піврокуросло ще й 481 рубль процентів. Для яких цілей заблоковані були ці суми, чому заборонено було скористатись ними у такий критичний час – невідомо. Та не було таких перепинів, яких би не міг здолати російський чиновник задля отримання коштів з бюджету. Під аргументами заміни даху гауптвахти і ремонту караульного дому поволі роз-



пливлась половина суми – 4 347 рублів. Як не дивно, витратити залишок на ремонт суден переправи і надалі заборонялось.

І все ж результатом зустрічі міського голови з в. о. губернатора була непустою обіцянка останнього посприяти Думі у вирішенні нагальних проблем переправи. Невдовзі тим же Леонтовичем на переправу було доставлено 5 тросів товщиною 6,5 дюймів вагою 156 пудів по ціні 4,20 рублі за пуд. Він же водним шляхом привіз леєр з Херсона, на який треба було після цього отримати свідоцтво від адміралтейського художника, освіченого у канатних справах. Тепер купець чекав згоди на отримання грошей. Він також запропонував Думі помпи для відкачки води по 52 рублі за штуку, але для початку хотів одержати розрахунок за леєр і троси. Крім того, Авілов, тримаючи слово, звернувся до Морського відомства з проханням: на час, поки Дума відремонтує баркас і шаланду, надати від Адміралтейства справні плавзасоби аналогічної ємкості та призначення. Прохання Авіловадесь застрягло в Управлінні флоту і портів, а на губернаторському посту в останніх числах серпня з'явився адмірал Лазарєв.

Дочекавшись Лазарева, Резніков 5 вересня 1835 року втретє звернувся до губернатора з приводу бездіяльності міської влади. В котрий раз він нагадав у листі, що двічі просив Думу звільнити його від утримання переправи, але відповіді він від неї не отримав. Він наголосив, що шаланда затонула ще 15 липня, баркас пішов в дрова, леєр лежить на пристані, тому що художник не прописав ще свідоцтво, а тому він, Резніков, – терпить збитки [15, с. 205]. Не вважаючи цих обставин, міська влада з нього вимагає відкупної сплати за півроку 1 666 рублів.

– За що? – запитував Резніков.

Далі Резніков виклав, постатейно описуючи, величину збитків від бездіяльності Думи. Всі свої незаплановані витрати він досить серйозно обґрунтував. Сума вийшла навіть більшою від розміру оренди, а саме 2 050 рублів. З його доводів виходило, що тепер вже місто завинило йому коштів. Резніков закликав Лазарева урахувати йому цю суму, а він тоді не залишить перевіз напризволяще.

Переправа і надалі продовжувала працювати у тому ж режимі. Орендар перевозив брички, підводи та вози з їх власниками, так як і раніше його робітники зв'язували канатом порваний леєр. Він чекав вирішення болючих для нього і необхідних для всіх питань. Як видно, старий контр-адмірал Авілов був правий, коли передбачив цей сценарій заздалегідь. Невідомо, чи очікував Резніков допомоги від міських властей, направляючи на їхню адресу листи-скарги та листи-вимоги. Скоріше – ні. Очевидно, як грамотний підприємець, просто витримував необхідний порядок для аргументованого захисту своєї позиції. Тим часом у Миколаїв прийшла зима, рано почалися морози, вже наприкінці жовтня річку вкрило кригою. Лазарєв же, не поспішаючи з відповіддю орендарю, зробив необхідні розпорядження Думі. Він наголосив про необхідність докласти максимум зусиль і використати зимову паузу для того, щоб капітально відремонтувати усі плавзасоби переправи. Він настоював на тому, що треба без зволікань шукати нового відкупщика, з яким укласти новий контракт. У новому контракті необхідно урахувати усі негативні моменти, які мали місце з попереднім орендарем Резніковим, щоб не стикнутись із ситуацією минулого сезону ще раз. З орендаря Резнікова губернатор наказав вилучити відкупну суму у повному обсязі. На запитання міського голови щодо грошей на відновлюваний ремонт суден, Лазарєв відповів:

– «Навряд ли в целой России есть другое такое безобразие, как дурной вид Бугской переправы, потому ожидайте распоряжения по деньгам!» [15, с. 219].

Невдовзі Дума справді отримала дозвіл витратити ... 7 821 рубль, які були зароблені торік на переправі і покладені під проценти. Чи то адмірал не знав, що частина коштів цієї статті раніше вже витрачена і залишилось від неї трохи більше трьох тисяч, чи то був такий хід, мовляв, якось викрутяться й за ці гроші – тепер вже невідомо. Щоправда, можлива все ж таки перша причина, тому що приїхавши з Криму, де він перебував під ласкавим сонцем два літні місяці, Лазарєв міг повністю бути дезорієнтованим у господарських питаннях миколаївського життя.

Міський голова знову опинився у становищі «крайнього». З одного боку, минулого року він зробив усе, що від нього залежало: знайшов орендаря, уклав з ним контракт, причому на вигідних для міста умовах. Він прийняв участь у передачі флоту для переправи, постачав припаси і не його вина у тому, що шаланди і баркаси ведуть свій відлік від незапам'ятних часів, що ремонтувати їх виходить дорожче, ніж побудувати нові. Просто на нові виділити гроші треба одразу, а ремонт старих можна вести протягом року. З другого боку, найбільша відповідальність у випадку повної зупинки переправи лежала саме на міському голові, а ресурсами для вирішення проблем той не володів. Свого часу, коли переправа діяла на Малу Корениху, держава виділяла на її утримання 12 тисяч рублів щорічно, тепер же кошти не перераховувались – вони були задіяні на інші цілі. Гроші йшли на будівництво набережних і мостиків Петербургу, Царського села, Гатчини. А доходи Миколаєва були надто замалі для затикання усіх дірок. По затвердженим довідковим розцінкам, якими мала користуватись Дума при укладанні договорів на ремонт суден та на поставку припасів, вона практично не могла знайти охочих підрядників, мало того, – неможливо було виконати і частину цих робіт. У розцінках передбачена була оплата праці робітнику 40,5 копійок за добу, що дорівнювало у той час утриманню солдата. Хоч знайти робітника за таку ціну було неможливо, все ж підрядники якось викручувались.

Нова Комісія, призначена для складення експертної оцінки переправи, визнала судна сильно зношеними, такими, що й після ремонту будуть протікати й рекомендувала збудувати нові 2 шаланди, 3 баркаси, 3 катера й передати їх у відкупне.

Паралельно Дума вела пошуки нового орендаря для передачі йому у відкуп переправи через Південний Буг. Пропонували взятись за цю справу барону Рено, який колись висував свої послуги. Та його цікавив тільки перевіз в районі Великої Коренихи. Дума не втрачала надій. За погодженням з канцелярією губернатора були призначені торги на 12, 14 грудня 1835 року і переторгівки – на 21. Час ішов, а охочих орендувати переправу не виявлялось і ніхто ні з місцевих підприємців, ні з чужих у ці

дні на запрошення Думи не з'явився. Вірніше – ніхто не з'явився, крім...купця 3-ї гільдії Резнікова.

14 грудня 1835 року Резніков переступив поріг Думи, де мали відбуватись торгування і виявив радість з того, що ніхто більше на торги не прийшов. Не приховуючи свого бадьорого настрою, він з порогу заявив наступне:

– На основі контракту я зобов'язувався утримувати переправу на протязі усього терміну до 1 квітня 1836 року і не планував відмовлятися від його виконання, якщо тільки цей контракт не був би порушений самою міською владою. Про це я докладно виклав у своїх зверненнях. Якщо Дума насправді виконає свої зобов'язання протягом зимового часу провести ремонт суден і пристані, то я охоче берусь дотримати переправу до кінця контракту, але за тієї умови, що викупна сума буде обраховуватись з того часу, коли я здобуду увесь флот у робочому стані. Адже до цього часу від того, що судна виявились аварійними, я отримував збитки, обчислені станом на 1 вересня у сумі 2 050 рублів, а від 1 вересня до замерзання Бугу – ще 1 123 рублі. Тому чекаю вашого рішення на мою пропозицію.

Цей черговий хід був необхідний Резнікову для того, щоб при зверненнях про допомогу до впливових інстанцій, він міг стверджувати: «Я пропонував усі варіанти і докладав зусиль виконати умови контракту. А тепер потребую вашої допомоги». Він поки що всіляко ухилявся від сплати викупної суми, хоча Дума вже зверталась до місцевої поліції. Та це не допомагало. І ось тепер Резніков у черговий раз заявляв про свою добру волю виконувати переправу. І не з його вини у нього намагаються її відібрати, призначивши сьогоднішні торги.

У цей день він не обмежився одною пропозицією, а виклав ще одну:

– Якщо Дума з якихось причин не в змозі підправити ремонт і передати судна в належному стані, то я можу взяти під повну свою відповідальність весь флот переправи, відремонтувати його на свій капітал і забезпечити безперебійну експлуатацію. Тоді вже міську владу не будуть турбувати поставки припа-

сів, ремонт баркасів, виправлення пристані. Усе це я буду утримувати власними силами. Але тоді за весь термін контракту з мене не повинні знімати орендну плату.

Пропозиції відкупщика сподобались Комісії. Чиновники почали переглядатись і схвально опускали голови. Цей варіант їх на деякий час влаштовував. Єдине заперечення у кожного з них викликали слова про пробачення Резнікову орендних виплат, але цей пункт вони згодні були обговорювати. Виходячи із досвіду роботи з Резніковим, члени комісії розуміли, що покладатись на слова цього орендаря ризиковано, але ж останні слова купця їх тішили. Один із думських гласних поставив перед Резніковим контрольне питання:

– Тобто ви за сприятливих умов хотіли б до 1 квітня 1836 р. заключити контракт ще на один рік?

Резніков посміхнувся. Для себе він однозначно вирішив подальшою експлуатацією переправи не займатись. Тому на таку пропозицію і не збирався приставати. Наступними словами він поставив крапку на сподіваннях міських чиновників:

– По закінченню договору усі судна переправи Дума має прийняти від мене у тому вигляді, в якому вони на той час будуть. А ті судна, в які я вкладу матеріали для ремонту, треба буде оцінити і повернути мені грошима при здачі переправи.

Як видно з позиції Резнікова, він навмисно пропонував такі умови, на які міські чиновники не могли погодитись. Для Думи у цей день впали останні надії на те, що орендар буде продовжувати експлуатацію переправи.

Тому на другу половину січня владою були призначені повторні торги, які несподівано виявились результативними – Дума заключила контракт з новим орендарем, який за свої кошти швидко відремонтував флот. У свою чергу міська влада суттєво понизила новому відкупщику суму оренди, а сама зобов'язалась побудувати нові баркаси і шаланди, вирішивши фінансову сторону за рахунок так званих комітентських сум з подальшою виплатою боргу з доходів від переправи. Резніков же почав шукати правди і захисту у найвищих інстанціях, писав навіть до Петербургу, але його ніхто не зрозумів. Він вимушений

був сплатити міській владі 466 рублів, не повертаючи суми завдатку і на тому його танго з Думою дійшло кінця.

Пригадуючи розказані дідом Варфоломієм події тих років, Пікашев наповнювався усе більшою повагою до ветерана. Записуючи у зошит все, що старанно розповів йому старий, він радів, що йому пощастило зустріти таку людину, яка накопичила за своє можливо непросте життя стільки цікавої інформації, а тепер радо її віддає. Варфоломій Рудий міг би поділитись цією інформацією з будь-ким, але не кожний був готовий прийняти її, не кожний мав інтерес до далекого минулого. Антона ж дуже зацікавили історичні матеріали і він занотовував усе. Він записував почуте про Варварівську переправу для того, щоб ці дані лягли в основу історичної довідки, так би мовити стали родовою цією спурди.

Антон згадав нещодавню зустріч: на обличчях дітей Варфоломія Рудого виказувалась байдужість, бо вони вважали переказ свого батька буденним балаканням. Що поробиш, найчастіше люди переймаються лишень сьогоднішніми проблемами.

Була вже глибока ніч, коли Антон відклав перо. Ніч тихо відступала – починало світати. В околицях Спаського урочища заливався щебетом невгомний соловейко. Відклавши до завтра плани покласти на папір решту почутого, серед якого було багато відомостей про переправу напередодні Кримської війни і про саму Кримську війну, Антон дістався подушки, зажмурих очі. Він намагався побачити діда Варфоломія безвусим моторним юнаком, який нещодавню прийшов працювати на переправу. Він силувався уявити, як парубок Варфоломій мотається на пристані, забігає на пором, в'яже леєр, прив'язує шлюп, виконує іншу матроську роботу. І не зміг. Не в змозі він був представити юнгою мудрого, сповненого розумом ветерана, з яким він щойно мав змістовну, насичену фактами розмову.

Антон був щиро вдячний старому і бажав йому триматись. Він втомлений заснув, пригадуючи, як Варфоломій Рудий на прощання запрошував його для чергових спогадів наступної неділі.

## ВАРВАРІВСЬКА ПЕРЕПРАВА у 30-40 роки XIX ст.

Міська адміністрація Миколаєва зробила висновки після невдалого початку експлуатації Варварівської переправи і у наступні десять років жодних скандалів з приводу цього об'єкту не було помічено. Як і раніше, перевіз діяв щоденно і цілодобово. Його виконували передані в оренду плавзасоби міста. Варварівська економія окремо здійснювала перевезення власним флотом. Все зупинялось тільки тоді, коли крига вкривала бузьку акваторію. Товщина її при холодних зимах складала 40–50 см, а при середніх – до 20 см. Тоді відкривався переїзд транспортів по льоду, а пороми, звісно, в цей час не ходили. Середній час вільного від криги стану становив 285 днів, а значить замерзлою річка була відповідно 80 днів. Цей період використовували для ремонту суден, підправлення пристаней і латання в Спаському байдарної дороги. У жовтні Буг не замерзав ніколи. Зазвичай чекали перших морозів у листопаді і, траплялось, що перший раз річка замерзала саме у цьому місяці. Після ранніх морозів наступала відлига і потім знову насували холоди. Найтеплішою була зима 1842/1843 років, коли Південний Буг в районі Варварівської переправи замерз лише на три доби. В ту навігацію річка розкрилась дуже рано – 2 січня 1843 року [23]. Тоді заговорили про природні аномалії, а дехто пов'язував довгу судову навігацію в 360 днів з раннім викосом комишу, який нібито вплинув на зміни.

До березня 1849 року міську частину переправи за контрактом з Думою експлуатував миколаївський міщанин Філіп Коренев [24]. Місту він щорічно платив «відкупних» 857 рублів, тобто, платив удвічі менше Резнікова, та працював спокійно і на відсутність прибутку не скаржився. Після 1849 року він відійшов від справ, а може втомився за п'ятнадцять років, – тому, повертаючи майно, без роздумів передав місту навіть ті плавзасоби, які сам і побудував. Щоправда, з опису передачі видно, що їх на той момент у міській стороні було не так вже й багато: дві шаланди 27×7 м та 20-ти весловий баркас.

Наприкінці 40-х років XIX ст. переправу з обох боків стала повністю забезпечувати Варварівська економія. Крім власного флоту, який складався з п'яти одиниць, вона використовувала плавзасоби міста, які їй передали в оренду. Треба зазначити, що її флот був незрівнянно міцнішим і досконалішим від державного. На цій переправі працювало 48 чоловік [25].

Граф Карл Ламберт-старший на той час вже помер, а маєток перейшов у спадок до його синів. Вони не дуже часто з'являлись у Варварівці, бо пов'язали своє життя з військовою службою. Говорили, що Осип Ламберт пліч-о-пліч з поетом Лермонтовим воював на Кавказі, потім він був управляючим конвою імператора, а опісля став ад'ютантом цесаревича – царського сина. Його брат Карл Ламберт-молодший був членом Державної ради у Петербурзі. Обидва – генерали кавалерії. Уповноваженим графів Ламбертів у Варварівській економії у ці роки стояв відставний штабс-капітан Косюра. Він вів усі справи, збирав і платив податки, опікувався переправою. Довгий час ніхто не зважав на те, що контракт з Ламбертами неукладений, та невідомо з чого у 1854 р. серед державних відомств зчинилася паніка з вимогами негайно укласти договір [26]. І хоч переправа продовжувала працювати бездоганно, посипались листи на адресу економії від губернатора, Думи, Будівельної комісії, міської поліції, інтендантства з домаганнями підписати контракт. Економія Ламбертів від підписання ухилялась і вкотре довела, що вимагати від неї чогось ультимативно не варто. Більше року тривав цей переполюх, та врешті решт з'явився ще один проект контракту, запропонований на цей раз ... економією Ламбертів. Проте і він не був підписаний, хоча й виконувався.

### КРИМСЬКА ВІЙНА 1853-1856 рр.

У середині XIX ст. назрівала чергова війна Росії з Туреччиною за впливи на Чорному морі. Росія почала готуватись до майбутнього військового конфлікту заздалегідь. Про підготовку до війни можна було зрозуміти навіть завдяки актам, які вона робила у Миколаївському і Севастопольському губернаторстві. Ці те-



риторії могли стати головною площадкою військових дій. Тут будувались батареї, зводились фортифікаційні споруди, рились рови. Суднобудівна верф була обнесена високою кріпосною стіною. Російські стратеги не виключали, що головний удар супротивника припаде на Миколаїв і він може бути взятий у облогу. На фарватері Бугу подекуди забили дерев'яні палі, сховані під водою, які у будь-який час готові були протаранити борти турецьких кораблів. Від того суднохідний канал звужився до мінімальних розмірів. Через місто у напрямку Тирасполя йшли російські війська. У червні 1849 року переправа Ламбертів без зупинки перевезла через Південний Буг резервні батареї 5-го піхотного корпусу, які включали 12 великих артилерійських гармат, зарядні ящики і обоз [27].

Були помічені й інші кроки. По-перше, з графами Ламбертами почалися перемовини про відведення вздовж поштового тракту у Варварівці 130-метрової полоси для випасу коней. Зазвичай така зона вздовж дороги відводилась шириною 21 метр. Вже тоді російські генерали передбачили можливість затопів на Бузькій переправі у випадку довготривалого військового конфлікту, а значить необхідність створення бази для підкормки коней. По-друге, заспокоюючи поселенців, влада вирішила скасувати сплату на переправах і мостах. Вже декілька десятиліть в південних прикордонних районах існували, не відомі жодній країні Європи, так звані військові поселення (аракчевщина), які запровадили тут ще у 1817 році. Чоловіків віком 18–45 років примушували ставати поселенцями. В поселеннях регулювалося життя і порядки у хаті родини поселенця. Кожна річ тут мала визначене місце і регламентувалася окремою інструкцією. Щоранку військові підстаршини переглядали хати, стежачи за порядком. За порушення інструкцій карали. Карали не тільки чоловіків, а й жінок. Якщо поселенець був винен у чомусь, його проганяли з оголеною спиною між двома рядами солдат, котрі били його тонкими палицями – шпіцрутенами. Дітей-хлопчиків з 10-річного віку зараховували до так званих кантоністів. Поселенці три дні на тиждень мали займатись військовою муштрою, решту часу могли працювати на своєму

полі. В таких умовах сільськогосподарські роботи проводились несвоєчасно, поля занепадали, а власні господарства учорашніх хліборобів деградували. Щодо Росії, то їй до того було байдуже, тому що вона таким чином мала змогу на чверть збільшити свою армію, не витрачаючись при тому фінансово. Безумовно, такі поселення були елементом рабства і викликали обурення селян, у першу чергу – нащадків козацьких родів, які на генному рівні звикли почуватися вільними. Військові поселення драгували і жахали й солдатів регулярної армії. Невдоволення цим примусом сягало таких меж, що подекуди почали виникати повстання проти влади.

Відмовитись від дармової частини армії напередодні можливої війни Росія не бажала, тож вирішила підсолодити життя південних районів хоча б такою обставиною: у 1848 році з Петербургу почали наполегливо проштовхувати ідею відміни сплати за переправи і мости на так званих «соединительных трактах», на яких до цього часу непогано заробляли міста. Про мости між селами не йшлося мови, тому що вони, як правило, або ж існували ще за козацьких часів, або ж їх зводили останнім часом самі селяни власноруч без допомоги влади. Мостове на них ніколи й так не брали. Йшла мова тільки про скасування існуючих зборів на поштових дорогах. Ці заклики надходили від самого імператора і відповідно спускались по усій вертикалі та супроводжувались циркулярами. Та як бути міським адміністраціям, якщо відкупний контракт на переправу ще не закінчився і скінчиться дія його ще не скоро, і укладений він був саме з тією метою, щоб заробляти гроші для міської громади? Адже ці гроші заздалегідь були розплановані на міські потреби. Крім того, у Росії простий мешканець зазвичай вважався на рівні домашньої худоби, проте приватного власника поважали і повага до нього зростала пропорційно його фінансовій вазі.

Отже під питанням опинився і платний перевіз через Південний Буг.

Власники Варварівської економії графи Ламберти, які здійснювали у той час річкову переправу, мали в імперії великий авторитет. Розірвати з ними угоду тільки заради того, щоб реалі-

зувати хоч і найвищу ідею із самого Петербургу миколаївські чиновники не наважувались. Тому вони запропонували Ламбертам змінити відкупний договір на тих умовах, які вони самі пропишуть, головне, щоб ...плату за перевіз не брали. І Ламберти знайшли вихід. Усі умови, які висунули брати Ламберти, були погоджені самим імператором. Які були умови? Варварівська економія отримувала 20-річний привілей на переправу з передачею їй міської частини (3 судна) з пристанями. Замість плати за перевіз витрати економії компенсувались платою від Земства [28]. Ламберти запросили згоди первісно за свій рахунок збудувати дамбу, яка б на третину скоротила час переїзду через Південний Буг. Цю капітальну споруду не могли б зруйнувати ні шторми, ні буревії. За це із земських зборів Ламбертам відшкодували у перший рік 8 750 рублів і кожного року по 7 140 рублів сріблом. Натомість, містечко Варварівка виділяла 130-метрову полосу для випасу коней вздовж шляху на Одесу і скасовувала збори за перевіз.

У березні 1849 року вся переправа ще раз була віддана в експлуатацію графам Ламбертам.

У 1853 році Російська імперія під приводом захисту православ'я розпочала війну з Туреччиною. Після придушення австрійської революції 1848 року, яка в історії відома, як «Весна народів», вона отримала звання «жандарму Європи» і почувалася упевнено. Підготовка Росії до війни тривала декілька років.

Оттоманська Туреччина на той час була імперією, яка занепадала і не могла протистояти Росії, яка була ще й підсилена українським ресурсом. На початку театр військових дій знаходився за Дунаєм і Петербург досить переконливо себе там почував. Проте в плани європейських держав не входила сильна Росія на Чорному морі, яка у разі перемоги, не відкидала можливості поборотись за титул королеви Середземномор'я. Тому Англія і Франція вирішили виступити на боці ослабленої Туреччини і навесні 1854 року у відповідь на експансію Росії їхні війська висадились в Криму.

Для Росії настали непрості часи, її застаріле озброєння не могло протистояти передовим зразкам західноєвропейських держав. Існуюче в країні кріпосне право і військові поселення не сприяли патріотизму і самовідданості народу. Відсутність транспортної інфраструктури, а саме доріг і мостів, відрізали арену військових дій в Криму від основних губерній Росії. Армія залишилась без регулярного постачання. Війна відкрила транспортне безсилля імперії, показала слабкість і неефективність управління віддаленими територіями. З перших її днів війна відбивалася важким тягарем для населення півдня України. Особливо потерпали Таврійська і Херсонська губернії, які були найближчим тилом фронту. На простих людей поклали різні повинності, відбирали скот і все, що могло допомогти армії. Лише Таврійська губернія у 1856 році передала фронту 147 тисяч возів. Кращих коней вилучали до війська безоплатно. Міста і села напружились, утримуючи війська на постоях. У Миколаєві всі будинки були забиті солдатами. Крім усього, територія України стала джерелом наповнення армії новими рекрутами з числа молоді. Владі зручно було комплектувати військові підрозділи місцевою в основному українською молоддю. Це потім буде привід говорити і писати в шкільних підручниках про «...силу російського духа, силу російського озброєння, про города русской славы», навіть забувши про справжніх учасників. Але армії нічого не допомагало і вона не могла похвалитись перемогами, хоч імперія і докладала максимум зусиль. Рух через Південний Буг тривав в обох напрямках. Миколаївськими шляхами на південь упродовж 1853–1856 років безперервно рухались військові колони зі зброєю. Назад повертались покалічені вояки, багатьом з яких були наділені невеличкі вільні ділянки для проживання. Так стали виникати у межах Миколаєва Інвалідні хутори.

Величезне навантаження отримала у зв'язку із цими переміщеннями Варварівська переправа. Інтенсивність руху у воєнні часи досягла піку за всі роки її існування. Через Миколаїв проходила величезна кількість військ і обозів. Оскільки вони переправлялись поза чергою, то на підходах до переправи накопичувалось чимало приватних колон, які інколи тижнями чекали

своєї черги. Такий ритм не міг не позначитись на якості перевезень. Судна працювали вже другий рік без ремонту, люди падали з ніг, а під'їзди до переправи були забиті підводами.

Врешті пристань у Варварівці «...совершенно разрушилась» і постала необхідність негайного ремонту. Був складений кошторис, роботами опікувалась Будівельна комісія, яка була підрозділом Управління шляхів сполучення. Не було часу відпочивати і флотській команді економії графів Ламбертів. До весни переправа відновила роботу «начорно», але згодом стало зрозуміло, що стара пристань випрацювала свій ресурс. Тоді почали будувати дамбу, про яку давно говорили. Вона споруджувалась по лінії невеликої коси з нахилом уздовж течії Південного Бугу. Мало хто підтримував ідею її будівництва, та все ж таки рішення таке було прийняте і згодом реалізоване. Відповідальним за виконання робіт зі зведення дамби став управляючий Варварівською економією Косюра. Будівництво її тривало майже увесь теплий сезон 1855 року і зустріло багато перепон: роботи велись в умовах тисняви, за недостатнього фінансування з казни і при постійному втручанні генералів у хід справ. Не зважаючи на такі труднощі, у вересні кам'яна дамба була вже в такому стані, що по ній проходили війська. Та повністю того року вона закінчена не була: не мала перил, не були виділені тротуари.

Кримська війна закінчувалась поразкою Росії. У березні 1856 р. був підписаний ганебний для імперії мирний договір. Їй заборонялось будувати власний флот на Чорному морі, ліквідувалась посада Командира Чорноморського флоту, були й інші обмеження. Такі рішення мали вплив і на Миколаїв. Його заводи залишалися без військових замовлень і знов, як і за часів Грейга, місто вступало у період кризи. Увага до спорудження дамби Варварівської переправи поменшала, вона функціонувала, але упродовж всього 1856 року стовідсотково закінчена так і не була. Цьому заважали батареїні гармати, які були зняті з варварівських укріплень і складені прямо на проїжджій частині.

Закінчення Кримської війни співпало зі смертю царя Миколи I. Завершилась жорстока тридцятирічна миколаївська епоха,

до влади прийшов його син – Олександр II. В імперії почалися реформи. Велику увагу у другій половині XIX ст. почали приділяти будівництву мережі залізниць. У найближчі п'ятдесят років цей напрям діяльності став головною ідеєю імперії.

На хвилі реформ у 1857 році Карл Ламберт-молодший на чолі Комітету розробив план ліквідації південних військових поселень [29]. 40-річна подвійна кріпацька залежність селянина закінчувалась. У 1861 році молодий цар, розуміючи, що кріпосне право є основним гальмом на шляху реорганізації Росії, скасовує і його. Загальні послаблення торкнулись і генія української літератури Тараса Шевченка: після 10-річного утримання в Казхані у 1857 році він вийшов на волю. Суворі казармені порядки підірвали здоров'я поета і після звільнення йому залишалось жити чотири роки.

У тому ж році, наприкінці літа імператор призначає Карла Ламберта своїм намісником у Царстві Польським. Слід нагадати, що частина Польщі відійшла до Росії у 1772 році з вини внутрішніх розбратів у польському сеймі. Попри нову посаду Карл залишився командуючим Першою армією. Та справи Ламберта в Польщі не заладилися: між ним і губернатором Варшави почалися конфлікти. Склалася ситуація, в основі якої лежали політичні мотиви. Опоненти взялись розв'язувати спір на так званій «американській дуелі». Її особливість полягала у тому, що супротивники шляхом жеребкування вирішували: кому з них випадало застрелитись. Таке «щастя» припало поляку. Губернатор Варшави вистрілив собі у голову, але невдало – одразу себе не вбив, а терпів страшні муки два місяці, поки не вмер. Страждав морально і його опонент – Карл Ламберт. Він карав себе за те, що не зміг порозумітись з губернатором. Його погляди на світ у ті дні кардинально змінились. Він зрозумів, що працювати у Варшаві більше не зможе і написав царю прохання про відставку. Бойовий генерал терзався, що у трагічній розв'язці була частина його вини. Не давали йому заспокоїтись і польські активісти, життя у Варшаві для нього стало нестерпним. Поки царем розглядалась заява й вирішувалась його подальша доля, Карл мучився і не знаходив собі місця, мало не збожеволів. Нарешті цар погодив-

ся і Ламберт отримав відставку. Він більше не захотів повертатись до Росії – поїхав до Парижу на батьківщину свого діда. Там він прожив 4 роки і у 1865-му 50-річний граф помер на острові Мадейра. Так закінчилося життя одного із власників Варварівської економії. Надалі нею володіли Осип Ламберт і син Карла – Олександр Ламберт. Одне з сіл Варварівської економії наступники назвали на честь Карла – Ламбертово\*.

\* \* \*

Настала неділя і Антон Пікашев знов відвідав Варфоломія Рудого. Дід зустрів його, як старого знайомого, хоч і нічого не бачив. На цей раз він охоче розповів Антону про те, як постав Варварівський наплавний міст, як міст працював і як його оновлювали у 1870 році. Потім повідав про трофейний міст Миколи Аркаса, який слугував Миколаєву десяток років, поки не був розбитий трьома баржами, які налетіли на нього. Варфоломій Рудий розповідав переконливо, адже був живим свідком цих подій і усе життя віддав служінню мосту.

Задоволений від спілкування з ветераном, Пікашев повертався в будинок наглядача мосту. Вийшовши на високий пагорб лівого Бузького берегу, він побачив перед собою казкову акваторію широкої річки. Антон спіймав себе на тому, що не перестає милуватись місцевими краєвидами від свого першого знайомства з Південним Бугом.

Він задумався, пригадавши відомості, що почерпнув з численних журналів, які з цікавістю гортав колись у Харківській бібліотеці. Поодинокі звістки про мости на великих річках друкувались у російській пресі короткими повідомленнями; їх було не так вже й багато, проте добута тоді інформація дозволяла Антону зараз робити висновки про новації у будівництві.

У ті роки по світу повсюди йшло будівництво капітальних мостів. Сусідні країни Грузія, Вірменія з давніх часів мали історичний досвід будівництва кам'яних віадуків над ущелинами.

---

\* Зарадянських часів село отримало нову назву – Половинки.

До згаданих днів в Аджарії стояли мости з великими (22 м) прольотами, зведені ще у XII ст. А родоначальником будівництва мостів на планеті історики вважають древній Рим. На початку нашої ери, у I–II ст. римляни опускали на дно річки парно два циліндри з дощок, між якими була глина. З цих колодязів вони відкачували воду і забивали дубові палі. Після того ті палі обкладали гранітними валунами на водостійкому бетоні, який складався з вапна і вулканічного попелу. У V столітті після розвалу Римської імперії секрет бетону був втрачений і винайдений знову тільки у 1824 році в Англії. А у 1867 році французькому садівнику Моньє прийшла в голову ідея закладати в бетон металеві стрижні. Так з'явився залізобетон. Сили здавлювання взяв на себе бетон, а сили розтягування – залізо.

Ці винаходи дали поштовх будівництву мостових споруд по всьому світу [30]. У 1826 році був збудований міст на опорах через Мекейську протоку в Англії. У 1834 році постав двоповерховий міст з прольотом 246 метрів через Ніагару в США. У 1890 р. в Шотландії був споруджений міст, відстань між опорами якого становила 521 метр [31].

На російських теренах про такі масштабні споруди не йдеться мова, хоча перший великий міст у Київській Русі був побудований ще у 1115 році при Володимирі Мономахі. Ще раніше в «Руській правді» Ярослава Мудрого 1020 року згадувалось про «мостників» – фахівців з улаштування мостів.

Уся ця інформація пригадалась Пікашеву після розповідей, почутих від Варфоломія Рудого.





## **4 ВАРВАРІВСЬКИЙ НАПЛАВНИЙ МІСТ 1855 р.**

### **МІСТ ПОСТАВ ЗАВДЯКИ КРИМСЬКІЙ ВІЙНИ**

Від початку заснування міста Миколаєва увесь час точилися розмови про побудову мосту через Південний Буг. Міське миколаївське Начальство свого часу замовило розробку проекту мосту англійцю Уптону, хоч побудова його ще не була узгоджена зі столичним начальством. Миколаївські думці не очікували, що зодчий так швидко виконає замовлення. Англійський інженер Уптон був талановитим і знаним архітектором – проекти з-під його кульмана надходили раніше, ніж чиновники встигали внести звичайні для таких справ доповнення. Він знаний був не тільки у Миколаєві. Уптон спроектував знамениті сходи в Одесі, які згодом отримали назву «Потьомкінські», Графську пристань у Севастополі, розробив проект планування Севастополя та інші.

Отже, проект побудови мосту відурочища Спаське на правий берег Бугу був готовий ще 4 листопада 1830 року за чверть століття до його реалізації.

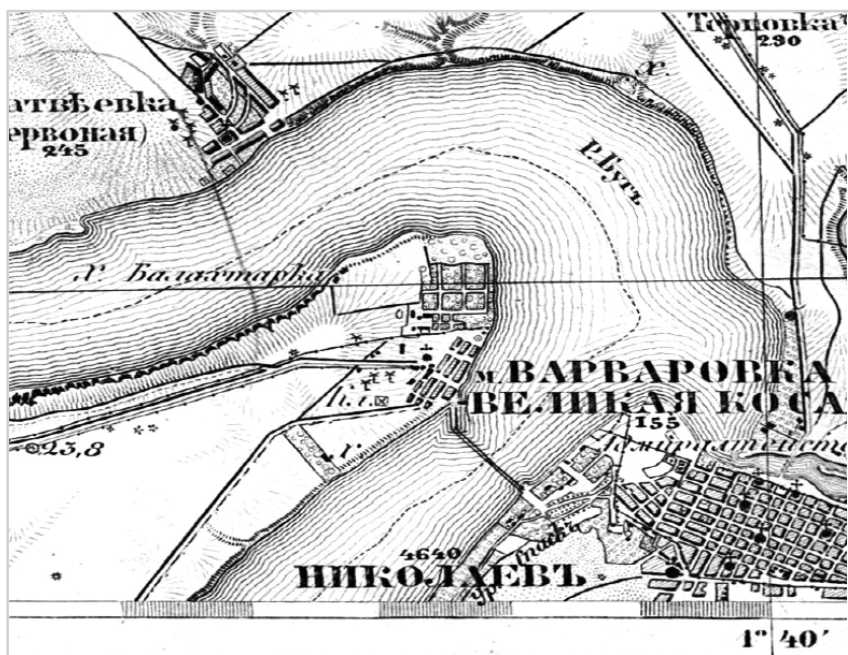
При наявності готового проекту «в режимі розкачки» починається листування щодо побудови мосту з Миколаєва на Одесу. Управління флоту і портів у своїх зверненнях до губернатора Грейга постійно нагадує, як важко дається морському відомству обслуговування паромної переправи через Буг і їх невпевненість у змозі переправити велику кількість військ і гармат у

крайньому випадку. Управління флоту просить Грейга уточнити щодо остаточного рішення побудови мосту на Одесу в районі Варварівки.

Це питання вони ставили перед головним флотським керманічем не випадково. У ті роки високим петербурзьким начальством пророблявся план дороги зі столиць на Одесу. Одним з варіантів планувалося прокласти дорогу, перетнувши Буг у Вознесенську, де на той час вже існував наплавний міст. На початку XIX ст. Вознесенську прогнозували фантастичне майбутнє великого торгового і адміністративного центру. Південний Буг здатен був пропускати великі кораблі до місця впадіння в нього його лівої притоки – річки Мертвовод. У високих кабінетах обговорювалось майбутнє Вознесенська на зразок розвиненого американського полісу з суднобудівним заводом в усті Мертвоводу. Безумовно враховувалось, що подекуди знадобилось би поглибити фарватер, збільшити гавань, але були великі переваги у недосяжності верфі від атак з моря.

Варіант головної дороги на Одесу виглядав так. Від Вознесенська дорога прямувала через наплавний міст, далі долиною річки Чичиклеї можна було дістатись Тілігульського лиману, переправитись через нього в районі села Поповка, а звідти вже рукою подати до Одеси. Щоправда, вознесенський міст не вирішував іншої проблеми – шляхів з'єднання Одеси з Кримом. Тож за губернаторства адмірала Грейга визначалась траєкторія державного шляху. Тоді від цього залежало: куди будуть направлені гроші з казни. Врешті решт, терези схилились на користь Миколаєва. Для спорудження мосту обрали місце по лінії Варварівської поромної переправи.

Як тільки було вирішено місцезнаходження майбутнього мосту, миколаївська влада для ознайомлення з уптоновським проектом підключає Будівельну комісію Іntenдантства. Більше року Іntenдантство розглядало креслення, та 20 березня 1833 р. повернуло їх в канцелярію Губернатора з припискою: «...Отделение строительства по Интендантству имеет честь препроводить оные чертежи на английском наречии для перевода их на российский диалект» [32]. Справа загальмувала.



*Варварівка на карті XIX ст.*

Дебати і суперечки навколо ідеї зведення мосту співпали з ускладненнями, які виникли перед адміралом Грейгом у 1833 р. Отруєння і смерть славетного командира бригау «Меркурій» – Казарського, який приїхав до Миколаєва з перевіркою, дало негативу спланованій схемі цькування адмірала. Закінчувалась епоха його губернаторства. Проект мосту на Варварівку, який Грейг намагався втілити у життя, відклали у довгий ящик. Відклали на 20 років і заспокоїлись. Спокою додавала і більш-менш стабільно функціонуюча поромна переправа.

\* \* \*

Повернемось до подій початку 50-х років XIX ст., тобто напередодні Кримської війни. Для ефективного маневрування військ конче потрібний був міст через Південний Буг. А як же давно не

доводилось російським можновладцям витратитись на інфраструктурні заходи. Вже 25 років проект Уптона припадав пиллом. Частіше гроші казни йшли на кораблі, гармати та на благоустрій столиці. У 1854 році на так званій Варварівській мілині почали будувати з каменю й піску дамбу – частину мосту, спрямовану під кутом до течії Бугу. Спершу вона стала складовою поромної переправи, ледь не на третину скорочуючи її шлях. Восени наступного року від краю дамби до Спаського перекинули наплавний міст. Він спакувався з ялинкових колод, довжина кожної сягала близько 12 м. Їх було на весь міст не менше трьох сотень і плавали вони перпендикулярно проїжджій частині. Колоди утримувались товстими ланцюгами на якорях. Ланцюги кріпились до металевих гаків, які у великій кількості рясніли з кожної колоди. Щоб колоди «не розбіглися», зверху їх скріпляли прогонами, на яких лежав дерев'яний настил. Міст складався з окремих секцій, кожна яких була завдовжки до 30 м. Довжина мосту складала 880 м і ще 300 м мала насипна частина. Ширина проїзної частини становила 6 м. Ходовим доріжкам (тротуарам) місця не знайшлося. При в'їзді на міст зі сторони Миколаєва встановили караульну заставу. Справа від мосту розміщувалася Спаська приватна верф Перовського, яка мала два елінги і так звану будівельну пристань.

Чорноморському відомству кошторис мосту вийшов 42 138 руб. Ще 15 605 руб. коштувала дамба. На утримання наплавної споруди щорічно передбачали 7 147 руб. Нагляд за мостом був обтяжливим для держави, тому губернатор Новоросії згодом звернувся до Миколаївського самоуправління з пропозицією прийняти міст під свою оруду. Два роки тривали узгодження з передачею. Миколаївці погодились на неї за умови виплати місту компенсації 7 тис. руб. з казни щорічно.

Наплавний міст обслуговувало два невеликих баркаси. Вони не тільки приймали участь у розводці мосту, але й руйнували тонкий лід на початку зими. Протягом якого періоду міст не працював узимку? Все залежало від погодних умов та сили морозів. Переправу відновлювали, хоч і посередині зими, як тільки крига танула. Упродовж усіх років функціонування переправи у скла-

ді мостового господарства перебували пороми, час роботи яких наставляв при закритті мосту. Вони перевозили транспорти і людей на другий берег до того часу, поки річку повністю не вкривала крига. Якщо товщина криги ставала достатньою, транспорт рухався через річку по льоду. На цей період функції служителів переправи не були твердо визначені. У всякому разі, за переїзд по замерзлій річці офіційно грошей не брали, тому люди переїжджали її у різних місцях. Але власники транспортів, особливі ті, які не були місцевими і не знали характеру річки, звертались з проханням до служителів мосту у сприянні переправі на другий берег. Члени мостової команди, які в зимові місяці займались ремонтом і підготовкою перевізних засобів до весни, а тому увесь час знаходились біля пристаней, не відмовляли людям у допомозі. Інколи подорожуючі самі проявляли ініціативу і віддячували мостовиків невеликими гостинцями або й грошима.

Екватор зими 1855/1856 років. Варварівський міст відпрацював свій перший сезон. У перших числах лютого 1856 року стався трагічний випадок з німецькими колоністами колонії Зульц Березанського округу [33]. 49 возів далеkobійників порожняком повертались з Каховки, куди доставили казенні продукти. 7 лютого вони дістались берегу Південного Бугу у Спаському. Перед ними відкрилась невесела картина. Річка покрита кригою, дерев'яний міст підтягнутий до берега, а його колоди підсихають на піщаному схилі. Ні міст, ні перевізні судна не діяли, переїхати річку можна було тільки по льоду. Німці самотужки не ризикнули долати акваторію та й, очевидно, і не хотіли брати на себе відповідальність за переправу через річку, тож звернулись до службовця мосту з проханням допомогти їм перебратись на Варварівський берег. Крига на той період була недостатньо товстою і, переправляючись, колоністи натерпілись страху: десь посередині річки лід почав тріщати, одна підвода провалилася. Бідолашний кінь почав борсатись у холодній воді, витягнути його не мали змоги, тому що й самі ризикували потонути. Тварина стала захлинатись, харчати і врешті пішла під воду. На щастя іншим возам вдалося дістатися варварівського

берегу і продовжити шлях. Діставшись дому, троє німців з цього каравану поскаржились до «Комітету по іноземних поселенцях» на те, що наглядач переправи Чепельський узяв з них за перевіз 1,5 рублі сріблом і ще 6 рублів взяли варварівські селяни. Мовляв, за переправу гроші узяли, а кінь потонув. Комітет, довго не роздумуючи, переправив скаргу... самому імператору в Петербург. Для Петербургу колоністи мали значно більшу вагу, ніж козацькі нащадки. Тому імператор «...высочайше повелел»: наказати винуватців. Карусель закрутилася. Хто тільки цією справою не займався: і Главком південної армії, і губернатор, і Морська частина, і поліція, і пристав земського суду, і таке ін. Чепельського звільнили з роботи одразу, а саме слідство тривало три роки. Незважаючи на такий довгий термін, нічого з'ясувати не вдалося. Чепельський, щоправда, пережив непрості часи, дуже хвилювався, але покарання не поніс. Скоріше, влада вбачала користь у виховному аспекті для інших працівників мосту і тому так довго «висіла» ця справа. То було як застереження, щоб у подальшому не брали поборів. Але якщо подивитись на цей випадок з іншого боку, то скільки часу довелось би просидіти на березі екіпажам 49-ти возів, чекаючи відлиги, якби не відчайдушні люди з Варварівки, які не без ризику для власного життя узялись вирішити їхню проблему.

У 1857 році міст і переправу врешті передали Миколаївській Думі, плата за переїзд не бралась. Ремонт мосту опікувалась Дума, але кошти з казни надходили з великим запізненням – тому з 15 січня 1862 року встановили збір за переїзд по узгодженій таксі. Для Миколаєва це був вимушений захід.

По закінченні Кримської війни Росії було заборонено тримати флот на Чорному морі. В результаті на 15 років припинилось будівництво суден на миколаївських верфях. Кількість працюючих на заводах стрімко скоротилось. Почалася стагнація, яка впливала на матеріальне становище людей і демографічну ситуацію у місті. Населення, якого налічувалось 43 тис. чоловік, стрімко бідніло. Рівень культурного життя залишався низьким. Підприємливий люд покидав місто. 72 відсотка мешканців Ми-

колаєва належали до військово-морського середовища – ці люди не заробляли коштів для міста, а чекали їх від казни. Та надіялись марно – казна опустіла. Велику позитивну роль зіграло тоді прийняте у 1862 році урядове рішення про зняття заборони на захід у миколаївський порт іноземних суден, налаштування тут комерційного порту і митниці. Результатом стало пожвавлення торгівлі, виникнення нових робочих місць. Населення міста почало зростати.



*О. О. Пещуров (1834–1891)*

Колосальним значенням стала ще одна подія. У 1867 році був отриманий дозвіл на побудову залізниці від Знам'янки до Миколаєва. У ті роки створення мережі залізних доріг йшло високими темпами. Не останню роль у пошуку асигнувань на втілення цієї справи зіграла царська оборудка по продажу американцям Аляски – неосвоєних земель американського континенту, які лежали баластом на слабкій російській економіці. Це сталося у 1867 році. 7,5 млн доларів – великі на той час гроші – стали вагомою ін'єкцією ослабленій війною промисловості Росії.

Можливо, що сума трансферу була й набагато більшою, але офіційно для народу була озвучена саме така. Одним з основних фігурантів міжнародного договору з передачі майна й території Аляски став майбутній губернатор Миколаєва – Пещуров (1882–1890 рр.). Після цього кар'єра цього чиновника стала стрімко зростати.

На початку 70-х років Росія вимушена була прийняти рішення про перебудову миколаївської верфі і перехід від парусного

і дерев'яного кораблебудування до парового і металевого, а невдовзі – до побудови великих броненосних кораблів. За наступні сорок років, починаючи з 1871 року, у Миколаєві зійшло на воду шість панцирників і два судна берегової охорони – так звані «поповки». У порівнянні з легкими парусними суднами нові металеві були у десятки разів тяжчими. Метал та інші матеріали, з яких будувались кораблі, доставлялись на стапелі двома способами: спочатку водним шляхом на баржах, а з 1873 року – залізницею до станції, а звідти волами і кіньми на возах до «Адміралтейства». Лише у 1911 році була протягнута колія від залізничної станції через Спаське і Інгульську набережну на територію заводу. З будівництвом великих суден зросло навантаження на миколаївські розвідні мости. Кораблі побільшали, а тому ускладнилась проводка величезних крейсерів через Варварівський міст. Постало питання про поглиблення фарватеру у деяких місцях. Бувало, що проводили заглиблювальні роботи під самим мостом. Це доводилось робити декілька разів. Для цього на 3–4 дні міст розводили і приступали до землечерпання [34].

Тоді для обслуговування транспорту знову відновлювала роботу паромна переправа.

\* \* \*

То ж, Варварівський міст перебував у володінні Миколаєва з 1857 року. Щорічна сплата значної суми із земських зборів і одночасно відсунення від управління мостом, примусили губернське Земство клопотати про передачу споруди на свій баланс. Земське начальство мотивувало свій позов тим, що усі споруди на поштових трактах повинні бути у веденні Земства, у тому числі і така значима, яка забезпечує сполучення між Кримом та Одесою. Після довгого листування у 1866 році була таки прийнята постанова про передачу наплавного мосту Херсонському земству.

На той час усі ті, хто ще не вірив в існування Всевишнього – повірили в нього. Не встигли висохнути чорнила на актах прийому-передачі, як Південний Буг ніби «попередив» Херсонське Земство про свій «крутий» характер. У ніч 25/26 грудня 1866 року



на річці здійснювалися могутньої сили буревій, величезні хвилі перекатували через настил і на ранок нові власники побачили, що міст розірваний у п'яти місцях, а плоти, з яких він складався, – розбиті. Шторм лютував декілька днів. Міст не функціонував, а розпочати відновлювальні роботи не давав можливості буревій. Люди були не менш здивовані, коли у наступні дні вітер зтих і встановилась напрочуд спокійна і лагідна погода. Вона дозволила мостовикам зібрати міст до купи і відновити рух [35]. Це було першесерйознеруйнування мосту стихією.

Херсонське Земство продовжило експлуатацію мосту. Миколаївська Дума не погоджувалась з рішенням про передачу управління мосту конторі, яка знаходилась в іншому місті. Виборні гласні від Миколаєва розуміли, що Земству складно утримувати таку велику споруду і згодом воно почне підбирати на міст орендаря – це не дасть належного ефекту, тому що орендар шукатиме найвищої вигоди за найменших витрат. Такий підхід зумовить зменшення міцності мостової споруди, що в результаті



*Варварівський міст другій половині XIX ст.*

приведе до погіршення торгівлі і підвищення цін у місті. Останнє лунало, як вагомий аргумент. Для Миколаєва, оточеного водою з трьох сторін, міст відігравав життєво важливе значення. Наявність мосту суттєво впливала на утворення базарних цін на продукти. Крім Варварівської економії, на миколаївські ринки постачали продовольство німецькі господарники, численні фільварки яких знаходились в долинах річок Чичиклеї і Березані. У своїх доводах про необхідність повернення мосту у володіння Миколаєва Дума наголошувала, що планує поступово зменшити таксу за переїзд мостом. Миколаївські гласні хотіли переконати Херсонське Земство, що цей крок дозволить значно збільшити число проїжджаючих і подвоїть доходи.

Клопотання миколаївської міської Управи – структурного підрозділу Думи – врешті увінчались успіхом і МВС запропонувало повернутись до рішення від 15 січня 1862 року, тобто повернути міст миколаївцям [36].

Херсонське губернське Земство так просто не збиралося повертати грандіозну і, у той же час, прибуткову споруду Миколаєву. Тут проявляються ознаки конкурентної боротьби між двома великими містами. Як історична посилка – упродовж усього XIX ст. існувала Херсонська губернія з центром у Херсоні і, Миколаїв входив до її складу. До цієї посилки слід додати, що миколаївські мости приносили Херсонській земській Управі 20 тис. руб. щорічного доходу, а це були суттєві кошти. Було за що змагатись і поки йшли суперечки, міст залишався у відомстві Земства. Воно оскаржило у сенаті прийняту постанову МВС і те не одразу, а тільки через три роки, у 1869 році постановило остаточно: залишити міст за Херсонським губернським Земством. Звернення мешканців міста до верховної інстанції – імператора, не були почуті.

У тому ж 1869 році Херсонські Губернські збори прийняли постанову про передачу мосту в оренду. Але призначені торги не відбулись з причини відсутності бажуючих. На той час 14-річний міст був зношений і безперервно потребував ремонтів. Якось повертаючись з Одеси генерал-губернатор Новоросії виказав незадоволення поганим станом мосту. Як завжди у таких випадках, була утворена комісія і витрачена певна сума коштів на виправ-

лення несуттєвих дефектів. Миколаївці, підбадьорені підтримкою високого начальника, звернулись знов до Петербургу, розраховуючи на повернення мосту у підпорядкування міста. Проте сенат підтвердив, що міст повинен бути у веденні Земства, оскільки він знаходиться на поштової дорозі. Миколаївській управі важко було з цим погодитись і листування про передачу мосту не припинялись ще два десятиліття. Увесь цей час споруда мосту перебувала у веденні Херсонського губерньського земства.

### ПРИ ГУБЕРНАТОРІ АРКАСІ

З першого року існування Варварівського мосту, окрім наглядача і технічного персоналу роботу мосту патрунував призначений від Управи – так званий «гласний» (депутат). Він опікувався поточними ремонтами, складав звіти, виправляв складні ситуації. У 60–70 роках XIX ст. справами обох миколаївських мостів завідував гласний на прізвище І. Ф. Бартенев. Свою роботу він виконував безоплатно, лише отримував щомісяця 25 руб. «роз'їздних». Миколаївський гласний Бартенев був одночасно членом Губерньських Зборів. Будинок Бартенева незвичної архітектури у вигляді дерев'яного зрубу, але виконаний з каменю, стояв по вулиці Таврійській (*вул. Шевченко – ред.*). Ця капітальна будівля пережила не один визначний миколаївський будинок.

Не маючи змоги вплинути на рішення Петербургу про передачу мосту через Південний Буг у підпорядкування губерньського Херсону, миколаївські чиновники зробили такий хід. На сесії Зборів [37] 1870 року гласний Бартенев виклав свою думку про те, що Варварівський міст розміщений у незахищеному від північних вітрів місці, а тому приречений постійно боротись із сильними степовими вітрами і буревіями. Він акцентував увагу на те, що суми на щорічне відновлення і ремонт мосту за декілька років складуть величину, співмірну з коштами для будівництва такого ж нового мосту. Бартенев нагадав, що міст був збудований у 1855 році за 42 тис. руб., після того один раз його капітально відремонтували за 8 511 руб., а витрати на щорічний

поточний ремонт складають 4000–7200 руб. при чистому доході від мосту 1 931 руб. Щоб значно зменшити витрати на ремонт, Бартенєв запропонував перенести міст у більш затишне місце на лінію з Попової балки до Шевченкова млина, тобто з району комерційного порту на Корениху.

Херсонські гласні того складу, вислухавши пропозиції гласного Бартенєва, виявились напрочуд чуйними людьми. Їхні аргументи здавались вагомими, а клопотання про миколаївців дуже зворушливими. Учасники губернських Зборів, подякувавши Бартенєву, виказали припущення, що для жителів Миколаєва перенесення мосту у Попову балку навпаки викличе незручності, завадить їхнім прибуткам, – і натякнули: асигнувань можна не чекати. І все ж Збори більшістю голосів вимушені були постановити: отримати від миколаївського губернатора, а також від місцевого миколаївського врядування їхнє бачення на пропозицію їхнього гласного.

У ті дні, про які йдеться мова, а було це навесні 1871 року, губернаторську естафету від Глазенапа прийняв М. А. Аркас і однією з перших його справ стало вирішення питання про доцільність переносу дерев'яної споруди Варварівського мосту на декілька кілометрів нижче за течією у Попову балку. Новий губернатор встиг порадитись з воєнним міністром і інженером-генералом Тотлебенем, які перебували на той час у Миколаєві. Його патрони підтвердили раціональність мосту у новому місці ще й тому, що невдовзі у місто повинна була бути прокладена залізнична колія. Залізницю на Миколаїв будували швидкими темпами, закінчення будівництва з нетерпінням чекали усі мешканці Миколаєва. Станцію і вокзал планувалось влаштувати неподалік від тієї ж Попової балки. Аркас погодився, що перенос мосту був би справді доцільним, адже в недалекому майбутньому у Поповій балці мала сконцентруватись велика торговельна діяльність.

Доки тривали ці перемовини, у ніч 28/29 травня 1871 року стався буревій великої сили. Варварівський міст і пристані були значно пошкоджені. Гласним Бартенєвим, архітектором Польшау і членом Управи Алкалаєвим після угамування погоди негайно був складений акт для виправлення цих пошкоджень, до

якого приклали кошторис на 900 руб. Папери відправили до Херсону. Солідні чиновники з губернської Управи декілька тижнів розглядали питання про виділення коштів, аж поки служителі мосту не підремонтували споруду своїми можливостями за допомогою підручних матеріалів та відновили експлуатацію [38].

Питання з переносом мосту у Попову балку вимагало змістовного обговорення. Для остаточного формулювання рішення про налагодження ефективної переправи Аркас запросив з Херсону губернського техніка, який мав визначити приблизну вартість... нового мосту через Буг. Як бачимо, Аркас припускав, що у майбутньому Миколаєву не завадить мати два мости через Південний Буг. Новий губернатор замахнувся на амбіційний проект. Паралельно Аркас призначив Комісію з п'яти купців і п'яти міщан на чолі з головою Сиротинським для остаточного вирішення проблеми. П'ять членів комісії і голова проголосували за переніс мосту на нове місце, а інші п'ять пропонували дочекатись часу, коли стане остаточно відомо, яким шляхом проходить нова залізнична колія. Всі члени Комісії погодились, що новий міст в районі Попової балки скоротить дорогу до Одеси на 15 верст. На той час з'ясувалось, що ціна нового мосту може скласти 150 тис. руб. Сума була занадто високою. Губернський технік Делагард виголосив думку, що простіше з існуючого Варварівського мосту перебудувати удосконалений міст – тоді 50% матеріалів можна взяти зі старого мосту, що значно здешевить проект. Але Аркас наполягав,



*М. А. Аркас (1816–1881)*

що на перебудову нового мосту зі старого знадобиться декілька місяців і, щоб використати ці матеріали, прийдеться залишити важливий поштовий тракт без мосту – тоді як? А якщо підрахувати усі витрати і незручності, то сума може сягати 150 тис. руб. і більше.

У 1872 році Аркас, надаючи відповідь до Херсонської губернської управи, повідомив про доцільність побудови у Поповій балці «з нуля» нового мосту через Південний Буг, на той час залишаючи функціонувати і старий – Варварівський. Губернатор усе детально порахував і пояснив свої бачення. Розуміючи, що на даному етапі виділення коштів для втілення масштабної ідеї не є реальними, Аркас наполягав, що другий міст Миколаєву стовідсотково потрібен, лише просив відкласти рішення до визначення траєкторії, якою пройде майбутня залізнична колія до міста. Активне і, одночасно, тактовне лобювання Аркасом побудови нового мосту можуть пояснити деякі факти його біографії. Тут бажання розширити інфраструктуру міста переплітається з особистими інтересами Аркаса, хоча весь літопис його біографії – це служіння народу. Справа в тому, що з 1863 року Аркас став власником земель села Богданівка на березі Бугу, які належали його дружині Софії Петрівні. Він заселив село відданими йому моряками флоту, опікувався під'їздами до села, відкрив українську школу (яку, щоправда, невдовзі закрили). Щоб правий берег Південного Бугу, на якому і було розташоване село Богданівка, отримав більшого розвитку, наявність мосту неподалік, на думку Аркаса, не було би зайвим. Може саме з цієї причини гласний Бартенів у 1870 році на сесії губернських Зборів і закинув питання про міст з Попової балки на корениський берег. Як би там не було, але й після проведення залізниці до питання побудови нового мосту більше не повертались з причини відсутності асигнувань.

\* \* \*

Тим часом Варварівський міст і переправа через Південний Буг працювали і стали невід'ємною частиною Миколаєва. Міст часто розводили для пропуску кораблів, а по ньому щоденно проїжджало сотні транспортів. Навантаження на нього щороку

4. Варварівський наплавний міст 1855 р.



*Морський порт Поповій балці*



*Залізнична станція Миколаїв*

збільшувалося. Тож, через 20 років після наведення міст дійшов такого стану, що потребував вже не ремонту, а заміни більшості конструкцій. Міст складався з колод, пов'язаних по декілька штук. Колоди утворювали плоті, з яких формувалася нижня притоплена частина мосту. Плоті з чиєїсь легкої руки отримали назву «полонянок». «Полонянки» у 1876 році, незважаючи на щорічну просушку на березі, були до того просочені вологою, що ледь виглядали з води. Усякого разу, як важка хура або підвода заїжджала на міст, колоди повністю занурювались у воду. Від свіжого подиху вітру міст тягнуло вбік, неначе п'яного. Стички між площадками розходились і траплялись випадки, коли якийсь перехожий, задивившись на рибалок або на річкову красу, провалювався ногою поміж дошками, ризикуючи її зламати. Бувало, при перегоні овець несподівано якась завалиться на нерівному настилі, а через хвилину їх вже десятки об невдачу, зачепившись, падають, утворюючи гору малу. Частіше стали лунати вимоги миколаївських гласних Думи на адресу Земства про негайне надання капітального ремонту мосту, щоб завадити можливому припиненню сполучення між берегами.

У 1878 році нарешті заговорили про побудову нового мосту, тому що існуючий, на думку експертів, не підлягав виправленню. Аркас не один раз порушував це питання. Для будівництва потрібно було спорудити спускові берегові платформи, зібрати близько 70 полонянок, у тому числі 7 – розвідних, виправити пристані. Для цих робіт необхідно було придбати 1 590 нових колод (по 30 руб. за штуку), підготувати 36 якорів загальною вагою 45 тон, заготовити тросів і цепів 7 км. На все це необхідна була немала сума – 87 тис. руб., до того, на оплату цих робіт – ще 10 тис. руб. [39]. Кошти планувались величезні і дотиснути Земство у цьому питанні було важко, адже міст потрібен був, у першу чергу, миколаївцям. Грошей же на заготовку лісу для нового мосту добитись чиновникам Земства у столиці не вдавалося. В умовах загального занепаду платіжних ресурсів, спроби залучити приватних підприємців теж не увінчались успіхом. Поставши перед небажаною перспективою перервати сполучення між берегами Південного Бугу, Земство вирішило розтягнути капі-





*В'їзд на міст*

тальний ремонт мосту на 4 роки з заміною практично усіх деталей. Кошторис планувався на рівні 98 тис. руб.

І все ж таки міст через Буг миколаївці отримали раніше. Велику роль у вирішенні цього питання зіграв авторитет Аркаса. Закінчувалась чергова війна з Турцією (1878–1879 рр.), у якій Росія воювала на боці балканських слов'ян, допомагаючи їм звільнитись від мусульманської неволі. Між воюючими сторонами була підписана мирова угода у Сан-Стефано. І якось так дивно вийшло, що на Дунаї, де все ще стояла Друга російська армія, виявились зайвими і нікому не потрібними два наплавних мости. Можливо це виглядало приблизно так: армія йшла повздовж Дунаю, аж тут бачать її командири, що стоять на річці нікому не потрібні два мости. Радіючи від думки, що вчасно їх помітили, командири вирішують, що мости можуть й на наших річках послужити і забирають їх. Тим більш, що мости були збудовані не так давно і перебували у гарному стані. Одного з цих мостів і за-



*М. М. Аркас (1853–1909)*

пропонував миколаївському губернатору Миколі Аркасу у червні 1879 року командуючий армією Тотлебен [40].

Губернатор Аркас мав славу впливового функціонера у російській політиці, і не тільки. Він був людиною, добрі слова про шляхетність і інтелігентність якої линули далеко поза межами краю. Тож багато хто прагнув його дружиби. Тотлебен сам приїхав до Миколаєва, щоб запропонувати майно мосту і обговорити деталі транспортування. А транспортування.

було що, тому що міст складався з 62-х «полонянок», а відстань з Дунаю до Миколаєва була більше 300 верст. Тягнути їх могли тільки водою. Аби доправити конструкції, Аркасу довелося звертатись у Петербург до імператора з проханням виділити для таких цілей дві флотські шхуни. Міст був доставлений з Дунаю і наведений миколаївською флотською командою у 1879 р. Так миколаївці отримали новий міст.

Ця подія стала визначною для Миколаєва. Цікаво, що навіть для заміни старого мосту на новий миколаївським архітектором Польшау був розроблений проект мосту. Фахівці того часу були упевнені, що колоди повинні бути не ялинкові, а обов'язково соснові, тому що вони більш смолянисті, а тому менше гниють. Спитавши поради у будь-якого архітектора тих днів стосовно способів та матеріалів для побудови мосту, той би не задумуєчись і, одночасно, щоб показати свою компетентність та грамотність, відповів би теж саме:

– Колоди повинні бути соснові !

В проєкті Польшау теж було таке застереження. При затвердженні у Херсонському губернському зібранні проєкт ніхто не роздивлявся. Але щоб показати, що робота таки проведена, вказали, що колоди мають бути неодмінно із сосни. Але на щастя, їх побажання співпали, – дунайські колоди й насправді виявились сосновими. Міст навели, а деталі старого мосту витягли на берег неподалік. Ще добре зробили, що старі ялинкові колоди відтягли недалеко. Тому що невдовзі виявилось, що застосування соснових колод було помилковим. Адже вони мали меншу підйомну силу, тобто глибше занурювались у воду. А ті ялинкові колоди, що поодинокі були вкладені в полонянки нового мосту, краще виглядали, ніж нові соснові. Наступного року довелось підводити і добавляти в плоти ялинкові колоди від старого мосту, по три штуки в кожен полонянку [41].

З губернаторством М. А. Аркаса пов'язують розквіт Миколаєва. Саме у роки його служіння в місті починається заощення вулиці Соборної й інших вулиць. Аркас зобов'язав власників суден, які заходили до миколаївського порту по зерно, брати у якості баласту гранітні буличники для мощення доріг. За його ініціативи урядом був введений так званий «півкопійечний збір», кошти від якого йшли на благоустрій міста. За часів Аркаса у Миколаєві з'являються перші пам'ятники. Тоді ж, фактично вперше після Грейга Аркасом було вкладено багато сил у вирішення болучої для міста проблеми – прокладення міського водопроводу.

Але найбільшої популярності ім'я Аркаса завдячує діяльності одного з синів губернатора. Його звали, як і батька, Микола. Він був багатогранною особистістю. Це за його наполяганням вдалося домогтися виділення коштів на облаштування дороги вздовж Інгулу з Миколаєва до Христофорівки (Балацького) і далі ще 30 км до села Горожено. До 1904 року на цих дорогах були влаштовані менш похилі узвози, прориті пагорби. На переїздах через балки влаштували водопропускні мости, на підходах до них поверхню добротні замостили каменем. На всій дорозі було заощено 6500 погонних метрів покриття, на ці цілі витрачено близько сто тисяч рублів. Поблизу Горожено був збу-

дований гарний 3-х арковий кам'яний міст через балку; менші містки з'явилися на балці Добренькій.

На горбистій місцевості між правим схилом цієї балки і селом Балацьким було вимощено підйоми і складні ділянки. Проте прямі площини доріг, а це 95%, – залишались ґрунтовими, як і по усій Миколаївщині.

Але не тільки цей реалізований проект приніс популярність М. М. Аркасу. Його ім'я відомо перш за все завдяки творчій діяльності. Він автор опери «Катерина». У Миколаєві М. М. Аркас написав фундаментальний твір «Історію України–Русі».



*Арочний місток на балці Добренькій*

## КАТАСТРОФА 1877 р..

Настання зими ставало випробуванням для мосту. Кожного року до неї однаково прискіпливо готувались, але неоднаково вдало міст витримував двобій з природою. Для мостової команди зима ставала складним іспитом.

Трофейний Варварівський міст проіснував вісім років до 17 грудня 1887 року, коли і був розбитий під час шторму [42].

Щорічно адміністрація мосту якнайдовше намагалася продовжити період його експлуатації перед зимовою перервою. Навіть коли уночі тонкий лід або так зване «сало»\* вкривали акваторію річки, наступного дня паромники пробивали коридор і продовжували роботу. Міст функціонував до тих пір, поки товщина льоду не сягала 3 см.

У ту грудневу ніч морозу не було, але вчинився страшенний вітер, якому було де розгулятися, адже трохи північніше мосту ширина річки сягає 2, а при впадінні Інгулу – 3 кілометри. Буревій тріпав троси пришвартованих уздовж лівого берегу суден з такою силою, що вони бриніли немов гітарні струни, а подекуди, не витримавши його поривів, рвались. Землечерпалка, яка стояла неподалік берега, а матроси її екіпажу безтурботно розійшлися по домах, відірвалась і посунула на міст. Службовці мосту з жахом спостерігали за її дрейфом, але діяти ні в який спосіб не могли – проти стихії вони були безсилі. Ще декілька хвилин і землечерпалка жорстко притислася до плаваючої мостової споруди і зупинилась – стопудові якорі мосту витримали удар. Такий паритет тривав недовго: на міст сунула громада з пароплаву і двох барж, якорі яких хоч і були у воді – не змогли протистояти силі вітру. Їх просто волочило по черепашковому бузькому дну за судном. Причому ці три плавзасоби несло вітром безсистемно: то вони витягувались у одну лінію, то складувались, як попало, то цілувались носами, то бились бортами – єдині були тільки у тому, що впевнено наближались до мосту. Страшними багатократними пострілами відгукнувся міст на потужний удар, який

---

\* Сало – плаваючі на поверхні води скупчення намерзлих льодяних голок у вигляді плям чи тонкого суцільного шару срівато-свинцевого кольору. Поверхня річки, яка покрита салом, при вітрі здається гладкою.

зчинився одночасно чотирма важкими суднами. Міст розлетівся на окремі деталі, були зірвані берегові устої і уся оця громада посунула у лиман.

У наступні дні обидві баржі з пароплавом знайшли в трьох кілометрах біля корениського берега, де вони сіли на міліну. Там же опинилась і землечерпалка. Колоди мосту збирати виявилось ще складніше. З 62-х «полонянок» більшість були розбиті вщент. Деталі розлетілись по лиману на 30 і навіть на 80 км, окремі викинуло штормом на ольвійський берег, а деякі попливли у відкрите море. На місці залишились лише 24 «полонянки», але й вони пізніше були зірвані з якорів сильною течією і льодоходом. З усіх деталей вдалося зібрати лише 9 «полонянок», а решту довелось робити нові. Але це сталося не одразу. За бурєю вдарили сильні морози, колоди позамерзли й були занесені снігом. Звозити їх в таких обставинах було нераціонально, до того ж треба було сплачувати по 3 руб. за відлов кожної. Одразу будувати міст в умовах морозної зими було неможливо, бо колоди на кризі не займали природного положення і, збиті в такому стані металевими анкерами і крюками, навесні почали б займати кожна своє місце і руйнувати скріплення. У перший місяць лише стягували на варварівський рейд залишки мосту, складали кошториси робіт, заготовляли на заводах крюки та інші деталі для з'єднання дерев'яних колод. У відловлюванні конструкцій, якщо дозволяли погодні умови, приймали участь 2 пароплави (в 60 і 20 к.с.) і декілька рибацьких човнів. Вони виходили на «полювання» аж до 24 березня 1888 року.

Херсонське Земство докладало максимум зусиль, щоб покращити становище. Його чиновники розуміли, що ось-ось почнеться тиск з боку миколаївської Управи, яка не втратить нагоди, щоб не звинуватити Земство у бездіяльності. Тому, як тільки замерзла річка, спочатку уночі – з ліхтарями, а потім і вдень, почали переправляти торгові і військові гужові транспорти по кризі. Наглядач мосту Абаза приймав у тому також активну участь. Погода в той рік дозволяла застосувати цей спосіб до 24 лютого, а з початком весни варварівські рибалки за 600 рублів прорубали канал – по канату стали курсувати два пороми.

Тим часом продовжувався ремонт мосту. Кожного дня тут працювало 175 чоловік, з них 50 були кваліфікованими теслярами. 15 матросів розшукували по Бугу і підтягували до мосту затоплені якорі. Та миколаївський голова усе одно звинувачував Земство у тому, що роботи ведуться не такшвидко, як того вимагає становище. Він декілька разів писав миколаївському і херсонському губернаторам, що Земству байдуже, як скоро відновиться рух мостом у чужому місті. Крім того, він затребував зрівняти ціну за переправу поромом з ціною за переїзд по мосту, адже перша була значно вищою. Голова попередив, що у Миколаєві почали зростати базарні ціни на життєво необхідні продукти і провина у цьому належить виключно Земству. Земство злякалось, що інформація отримає розголосу, і прискорило відновлювальні роботи. Було зрозуміло, що ремонт затягнеться принаймні до кінця квітня. 14 березня з Берислава був знятий і терміново доставлений великий пором, який вміщав 50 парних запряжених возів. Переправа працювала 14 годин на добу, а уночі переправляли тільки пошту і казенні обози.

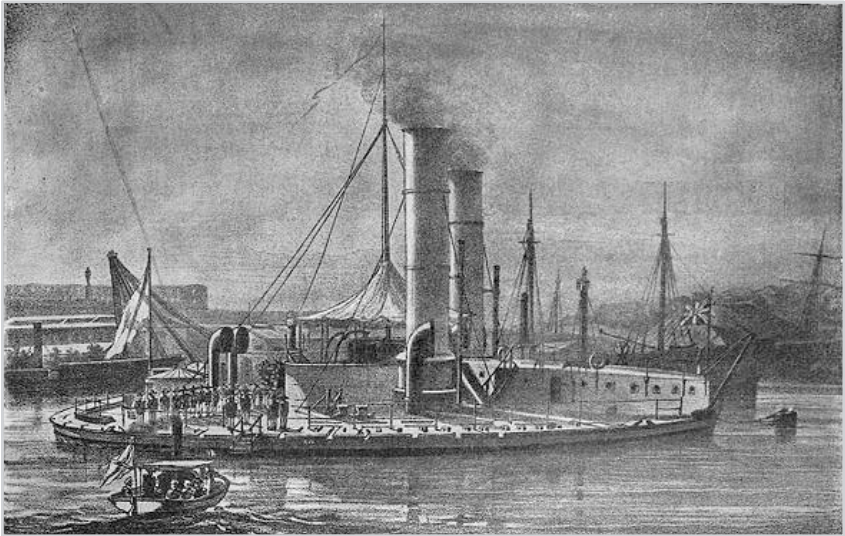
З приходом великого порому, обстановка більш-менш стабілізувалась, а 19 квітня 1888 року запрацював відремонтований Варварівський міст [43].

Наплавна частина мала довжину 880 м, ширина складала 8,5 м. Він був зібраний з 78 «полонянок», на яких лежали прого-ни і накат. Відновлення мосту, а фактично, будівництво нового – склало 18 800 руб. Це був вже третій міст на цьому місті: перший – 1855 р., другий Аркасівський – 1879 р., третій – 1888 р.

## ПРОВЕДЕННЯ ВЕЛИКИХ СУДЕН

Перше велике судно, яке повинно було пройти Варварівський міст при керуючому спорудою Пікашеві, стала так звана «поповка Новгород».

Історія побудови суден цього класу наступна. Для захисту Керченської протоки і входів у Дніпро-Бузький лиман потрібні

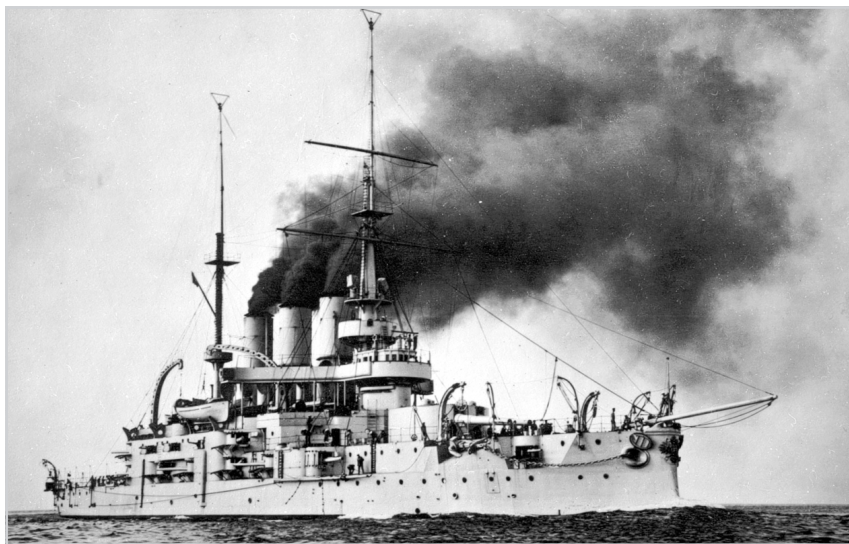


*Панцирник «Новгород»*

були морські монітори, оснащені потужними гарматами. Проект для серії таких суден із 10-ти кораблів у 1870 році подав адмірал А. Попов. За цим проектом невдовзі було збудовано лише 2 судна. Це були кораблі круглої форми діаметром 31 м, осадкою 3,8 м. Борти корабля були захищені бронею 229 мм, тож судна входили до класу панцирників. Екіпаж нараховував 137 чоловік. Суднами складно було управляти, тому використовувались вони мало. Вони являлись експериментальними кораблями, за весь час у море виходили лічені рази і слугували більше у якості берегової охорони. Так продовжувалось до 1903 року. Після цього вони були виключені зі списків флоту і повернулись у Миколаїв.

Списану поповку «Новгород» придбав на торгах дехто Борзенко, провів ремонтні роботи на території «Адміралтейства» і, не чекаючи сприятливої весняної погоди, прийняв рішення по-





*Броненосець «Потьомкін»*

кинути дорогі причальні стінки заводу. Борзенко вирішив перейти судном до Каботажної пристані, де стоянка коштувала відчутно дешевше. Були узгоджені усі формальності, оформлені дозволи, зроблена заявка на прохід через Варварівський міст. Неподалік мосту з миколаївського берега стояло затоплене судно, яке заважало проводкам. Щоб капітан корабля випадково не наскочив на перешкоду і здалека бачив її, судно обгородили віхами. Проводити поповку «Новгород» припало 23 грудня. Південний Буг у цей час на велику рідкість був вільний від криги. Проводка супроводжувалась напруженою роботою портового катеру «Спаськ» і криголаму «Гайдамак», які сколювали слабкий лід обабіч мосту і біля самої поповки [6, с. 81]. «Спаськ» відповідав за акваторію від «Адміралтейства» до мосту, а «Гайдамак» – від мосту до Каботажної гавані. Перша спроба подолати розвідний Варварівський міст виявилась невдалою. Судно, корпус якого

при будівництві розмічали циркулем, крутило, – воно навалювалось своїм єдиним бортом то зліва, то справа на мостову споруду, словом – так і не вдалось подолати прохід через міст. Врешті проводка була перенесена на весну. По результатах невдалої проводки створили Комісію, яка визнала, що службовці мостової команди не припустились помилок, а вину поклали на недосвідчений екіпаж судна і вітряну погоду.

Антону Пікашеву все ж довелось перехвилюватись. Разом з помічником Зелінським та іншими мостовиками він шукав причини невдалої спроби пройти міст. Були підняті документи виводу великих кораблів у минулі роки, серед яких виділялись панцирники «Потьомкін» і «Євстафій».

До переходу важкого судна від заводських стапелів у лиман завжди ретельно готувались. У цьому Антону не складно було пересвідчитись з чималого стосу документів внутрішньої переписки. Крім перевірки фарватеру, напередодні розробляли план виводу корабля від будівельної набережної. 14 червня 1902 року броненосець «Потьомкін», який прославиться пізніше завдяки повстанню команди, покинув причальну стінку «Адміралтейства» і під вісьма працюючими котлами в оточенні портових катерів перейшов з Інгулу в Буг, де став на якір неподалік мосту. Корабель мав таранну форму носа і крейсерську корму. Бронювання борту і казематів цього судна виконано було полегше-ним у порівнянні з попередніми панцирниками. Цього вдалося досягти завдяки застосуванню «крупівської» сталі. Бронювання було здійснено у три пояси. Нижній пояс завдовжки 75 м складався з плит товщиною 229 мм, середній пояс мав товщину 152 мм, а верхній пояс набирався з плит товщиною 127 мм. Як бачимо, металу для захисту судна від торпед і снарядів не пожалкували, хоч це і позначилось на маневреності і морехідності корабля. Стінки бойової рубки і башта головного калібру захищені були плитами завтовшки 229 і 254 мм відповідно. Броньовані плити були навішені біля причальної стінки заводу перед самим виходом з верфі. Судно було оснащено тільки підводними торпедними апаратами. Вага корабля рівнялась 3 720 тон.

П'ять днів судно додатково завантажувалось, стоячи на

Спаському рейді навпроти Варварівки. На «Потьомкін» закачувалась питна і технічна вода, тривали перевірки особового складу (731 чоловік), проводились навчання. В районі Варварівського мосту на той час велось водолазне обстеження дна, де могли залишатись якорі, які повідривались під час штормів. Попри відносно невеликі габарити, «Потьомкін» був досить важким судном. Осадка на киль складала 6,4 м.

Ранком 20 червня запрацювали 14 котлів вугільного опалення судна. Панцирний корабель «Потьомкін» вибрав якорі і благополучно пройшов Варварівський міст. Бойовий корабель супроводжували портове судно «Сестриця», яке йшло першим, потім – сам «Потьомкін», за ними – портовий катер «Спаськ» і замикав – учбовий корабель «Дністер». Приблизно так проходив вихід важких суден з заводу у відкрите море.

Останнім бойовим судном, яке було побудоване на верфях «Адміралтейства» до його закриття, був панцирник «Євстафій» – прототип «Потьомкіна» з невеликими удосконаленнями. Він був довший на 1,7 м, водомісткість збільшилась на 330 т, а особовий склад довели до 928 чоловік.

Будівництво суден такого класу тривало дуже довго. Із всіх побудованих на заводі елінгів лише один підходив для побудови броненосців, та й той розташовувався під прямим кутом до берегової риси річки Інгул у неширокому її місці. З цієї причини панцирник «Євстафій» при спусканні на воду у 1906 році набрав таку швидкість, що по інерції ледь не врізався у протилежний берег. Втім споруду розведеного Варварівського мосту він подолав без ускладнень.

З матеріалами по проведенню великих суден через міст знайомився у цей період не тільки Антон Пікашев і це не дивно, адже у невдалому проході некерованої «поповки» не було його вини. Історію виходів активно вивчали й члени екіпажу поповки «Новгород», наразі у них було для цього достатньо часу. В результаті команді судна з настанням сприятливої погоди вдалось без ускладнень пройти міст і покинути бузьку акваторію.

А перед Пікашевим і його командою невдовзі постали серйозні випробування.

## РУЙНУВАННЯ МОСТУ У 1911 р.

Зима того року довго не наступала. Увесь грудень трималась плюсова температура і тільки уночі трохи підмерзало. Лише у останні дні сніг де-не-де вкрив землю, ховаючи попід парканами широких вулиць кинутий ледачими господарями непотріб. Рік закінчувався. Цей день 27 грудня 1911 року не віщував для мосту нічого незвичного. Наглядач мосту 39-річний Антон Пікашев був задоволений роботою команди і будував плани на наступний рік. Зі своєю роботою випускник Харківського технологічного інституту справлявся. О 3-й годині по обіді стояла тиха і відносно тепла, як для зими, погода. Вечоріло. Міст працював у звичному режимі. Пікашев і його помічник Зелінський, не вбачаючи жодних приводів для хвилювань, перебували в цей час у будинку наглядача, який стояв неподалік мосту з миколаївської сторони. Надвечір спокійна погода змінилась слабким дощем, захвилювались дерева. Легке хвилювання раптом змінилось сильним вітром. Він задував із північного заходу і ніс з собою крижане дихання, яке здавалося ще холоднішим від колючої пилюки, яку він зривав зі снігового покрову. Вітер с кожною хвилиною сильнішав, небо затягло сніговими хмарами, а загодину вже вирував буревій.

Антон Пікашев ще не встиг звикнути до таких переворотів у погоді. Це була його перша зима на Південному Бузі. З вікон контори мосту Антону було видно декілька міських кварталів. Він помітив, як вулиці Миколаєва раптом знелюдніли, лише де-не-де зустрічались екіпажі. Ураган набрав такої сили, що падали опори, рвались телефонні кабелі, а дроти електричного освітлення блокуючись, викидали іскри. Під напором вітру дахи тріщали, зірвані листи заліза вкрили вулиці.

Пікашев із Зелінським вийшли з контори мосту. Дощ з вітром, який миттєво перетворювався на крупу, обвалився на них із усією скаженістю. Вітер гнав хмари падаючого снігу і збивав з ніг поодиноких перехожих. Передбачаючи загрозливе становище, наглядач з помічником прийняли рішення припинити їзду по мосту, спустити стяги і закрити шлагбауми. Вони звернули

увагу на те, що запасні полонянки, які були закріплені біля правого берегу, шалено розгойдуються і ось-ось покинуть місце своєї дислокації. Треба було йти до варварівського берегу. Зелінський з матросами відправились туди. Вітер бив їм в обличчя, заставляючи захищатись від нього комірами бушлатів. Середина річки була абсолютно чистою від криги, натомість декілька сотень метрів з обох берегів являли замерзлі території.

Великий масив льоду відірвало від варварівського берегу і погнало північно-західним вітром під невеликим кутом майже паралельно лінії мосту. За декілька хвилин акваторія біля дамби і увесь правий берег Бугу став вільним від криги.

Діставшись місця, помічник Зелінський разом з мостовиками, які підросли на допомогу, почав прив'язувати троси запасних полонянок. Щоб закріпити їх намертво, вони винесли з мори на дамбі ще декілька десятків метрів цепу. Декілька полонянок все ж відокремило вітром і погнало на середину річки. Треба було будь-що скріпити вразливу розвідну частину мосту і мостовики кинулись на середину мосту, щоб поставити додаткові ланцюги. Щоб встояти під шквальними поривами вітру, їм доводилось йти, тримаючись за перила. Сніг закидав їм очі і на відстані двох метрів нічого не було видно. Ніхто з них не міг сказати: скільки десятків або сотень метрів вони пройшли, коли раптом побачили трьох жінок з дитиною. Процесія, нахилившись вперед, направлялась у Варварівку. Дитя клякло від холоду, а мати ридала. Зустрівши людей, жінки повеселішали. Хтось з чоловіків взяв дитину на руки і усі разом направились до берега. Та з наступним шаленим поривом урагану сталося небувале. Це був уривок із фільму жахів. Міст роздвоївся. Зелінський обернувся на 360 градусів, але так і не зрозумів: куди поділись матроси його команди. Біля нього були тільки жінки з дитиною. На їх обличчях він побачив жахіття. Одна з жінок впала на коліна і почала молитись. З різних сторін до Зелінського долітали зойки про допомогу, але шум крижин, які налізали одна на одну, і виття вітру не дозволяли зрозуміти: хто і де кричить.

У цей момент пролунав сильний гуркіт і тріск. Виявилось, що величезний масив льоду за короткий час перетнув річку і діс-

тався кута між миколаївським берегом та стаціонарним устоєм моста. З великою силою він надавив на першу полонянку, сам від напору дроблячись і напіраючи на колоди зверху [6, с. 99]. Цепи не витримали, перервалися, пів мосту з першої до тридцять першої полонянки відійшли від лінії у південно-західному напрямку. Стаціонарна частина мосту при цьому теж була пошкоджена. Як з'ясувалося пізніше, міст був розбитий на чотири частини: одна невелика частина виявилась притисненою до землечерпального каравану, який стояв неподалік; другу і розвідну частини відірвало і відтягнуло на 200–300 метрів, поки вони не затримались численними якорями, які і утримали їх. Для половини мосту вага якорів складала близько 50 т. 26–31 полонянки зупинились неподалік від основної частини споруди. Усе це відбувалось о 18-й годині вечора.

На першій відірваній полонянці, яка знаходилась недалеко від землечерпалки, перебували дві жінки-католички з собакою, які невідомо, як сюди попали. Як пізніше з'ясувалось, вони ще на початку буревію зайшли на міст з боку Варварівки. Пів мосту вони проповзли повзком, щоб не віддатися на милість вітру, який легко міг скинути їх у льодяну воду. Подолавши майже всю відстань, в останню хвилину вони були все ж залишені стихією на відірваній полонянці. Жінки, плачучи, благали про допомогу. На щастя матроси каравану почули зойки, перекинули на полонянку дошки і молодіці повзком: де по дошкам, де по кризі, а де й по воді дістались берега.

Наглядач Антон Пікашев ще з самого початку зробив спробу по телефону повідомити канцелярію градоначальника про перекриття руху, але телефон не працював. Ще не розуміючи масштабів катастрофи, при нульовій видимості він з людьми вийшов на міст. Але пройшовши 15–20 метрів, був ошелешений тим, що опинився перед проваллям. Міст закінчився. Унизу під ним у декількох метрах стогнала річка. «Ні, про такі мости йому не розповідав німець Рейнгард», – подумав Антон. Він зрозумів, що міст розірваний і знаходиться у всевладді стихії, а почувши галаси, – збагнув, що люди у небезпеці. Але допомогти їм він не міг, жоден човен не відчалив би від берега – будь-який сміливець од-

разу був би затертий кригою. Пікашев знов кинувся до телефону, у відчаї бив слухавкою по столу, але зв'язку не було. «Краще б ти пішов працювати податковим інспектором!» – разом з поривом вітру почулося йому. Він покинув контору і побіг у напрямку поліцейської дільниці. Екіпажів по дорозі йому не зустрілось. З поліції він повідомив про катастрофу і розрив мосту усім, хто міг допомогти людям, які у цей момент перебували на краю загибелі. Він сподівався, що з «Адміралтейства» можна відправити катер, але на другому кінці дроту відповіли, що Інгульський міст запруджений кригою і розвезти його неможливо. Залишалась надія тільки на порт, який мав свій криголам «Гайдамак». На щастя у той день криголам не сколював лід десь далеко у Дніпровсько-Бузькому лимані, але на біду екіпаж у той день не був черговим і судно «спало» біля причалу. Негайно були відправлені посильні по квартирах, щоб зібрати екіпаж. Ще більше часу знадобилось, щоб розігріти двигуни, підняти пару в котлах.

Люди на відірваних полонянках у цей час переживали тяжкі випробування. Про долю Зелінського, трьох жінок з дитиною і ще декількох чоловік вже декілька годин нічого не було відомо. Перелякана і ридаюча дружина 49-річного миколаївського міщанина Зелінського металась на березі, тримаючи обома руками голову.

У момент катастрофи частина команди встигла перескочити з 31-ї полонянки на 32-ту, але немолодий уже боцман Доронін залишився на відірваній 31-й. За дві хвилини контури 31-ї полонянки розчинились у імлі. Боцман був приречений на загибель. Він замерзав і марно кликав на допомогу. Ніхто з команди, хто залишився на варварівській стороні, не відчув у собі сили, щоб прийти бідоласі на поміч. Увесь простір до миколаївського берега теж був запруджений крижаною масою і сподіватись допомоги звідти не доводилось. Але знайшовся відчайдух. Допомогти товаришу по службі вирішив матрос Гавриленко. Він вскочив у прив'язаний до мосту легкий човен і поплив у напрямку дрейфуючої полонянки по вільній від льоду середині річки. Ситуація не виглядала пропащою. Утворений кригою вільний коридор являв собою невелике озеро, на якому шаленіючий навкруги вітер



*Яхт-клуб*

не в змозі був утворити високу хвилю. Це додавало сил. Та невдовзі матрос зрозумів, що гребти веслами в умовах криги неможливо – уламків льоду усюди ставало все більше, а коридор звужувався. Від незвичайних ударів вітру і криги кочети його посудини, куди вставлялись весла, поламались. Частини мосту, на якій дрейфував боцман, він теж не зустрів. Човен несло течією до миколаївського берегу. Гавриленко скоріше інтуїтивно, ніж свідомо, відчув удалині контури споруд яхт-клубу.

Інстинктивно вважаючи, що ось-ось його шлюпка буде розбита, він перескочив на велику крижину і з великим відчуттям страху поповз до берега. Коли на ближньому до берега краю крижини лід провалився, Гавриленко поплив у крижаній воді. Він знав, що фарватер Бугу наближений більше до миколаївського берегу, ніж до варварівського, а це означало, що у нього під ногами 5–10 метрів темної глибини, і сили покидали його. Він побачив перед собою невелику за розміром крижину і намагався опертись на неї, щоб перепочити долю секунди. Він ха-



пався за її край, але вона вискакувала з-під нього, як молодий необ'їжджений жеребець вихоплюється з під наїзника. Він навалювався на неї торсом, а вона зрадницьки розколювалась на впіл. Кожної хвилини черговим поривом вітру Гавриленко отримував пристойні удари в голову і шию. Вже декілька разів йому надходила думка: а може здатись? Хіба сорок років життя – це замало? Він учинив ще декілька останніх спуртів. Його тіло, відчуючи, що до берега зовсім близько, проти його волі пливло вже майже вертикально, кожної миті надіючись торкнутись ногами ґрунту. Нарешті він відчув дно і крик радості вирвався з його горлянки. Нічний плавець виповз на берег і впав, цілуючи здерев'янілими вустами спасительку-землю. Він розслабився, на мить йому здалося, що він ще ніколи у житті не був таким щасливим, і... втратив свідомість.

У цей момент, коли смерть тримала його своїми кігтями за боки і роздумувала: чи її він клієнт чи ще ні, – йому, який перебував по той бік життя, перед очима постала картинка з підручника по матроському мистецтву, яку він запам'ятав, коли перебував у ластовому екіпажі. На тій картинці тонучій людині спаситель протягує довгу жердину. Спаситель стоїть з рівною спиною, опершись на одну ногу, він у бездоганній новій уніформі, тіло його високо підперезане ременем, обличчя не виражає жодного хвилювання і це зрозуміло: адже з-за чого йому хвилюватись – це ж не він тоне. Він простягає пофарбовану яскравою барвою учбову жердину тому, хто тоне, ледь не торкаючись нею його. Але дивно, що і у останнього невимушений і спокійний погляд. На його обличчі навіть вгадується задоволення, немовби йому у звичайній обстановці хтось протягує чашку чаю. Потопельник витягнув руку і не поспішає хвататись за жердь, він нікуди не поспішає, тому що всі дії розписані задалегідь. Усе прораховано. Жодних хвилювань.

У неприємному положенні Гавриленка підібрали люди на березі. Його перенесли в контору. Прийшовши до тями, він плакав і не міг зупинитись, а усе його тіло трясло. Його обігріли, обсушили і відвезли до лікарні. На чоловіка чекало довге лікування з ампутацією кінцівок [44].

Ну а що ж боцман Доронін? Дрейфуючу полонянку вітром і течією підтягнуло майже до варварівського берегу. Боцман не переставав кликати на допомогу. Подумами він вже готувався мерзнути на твердому клаптику до ранку. Але його почули мешканці Варварівки рибалки Магорачний і Каплун, городи яких виходили до річки. Магорачний кинувся у шлюпку, а Каплун прив'язав до неї довгий страхувальний канат. Рятувальний човен підплив до полонянки і прийняв на борт обмороженого боцмана. Пізніше з'ясувалося, що Доронін, як і Гавриленко, обморозив кінцівки рук і ніг, але обидва залишилися живими.

Незадовго до опівночі посередині Південного Бугу з'явився силует криголаму «Гайдамак». Він освітив потужним прожектором акваторію річки, вихопив своїм променем будку на одній із частин мосту, з якої вийшли Зелінський з трьома жінками і дитиною. Ця будка штатно знаходилась посередині розвідної частини і слугувала допоміжним приміщенням при розведеннях мосту. «Гайдамак» спустив шлюпку, яка доставила людей на криголам, де їх обігріли і згодом висадили на берег у районі Царської пристані. «Гайдамак» зробив ще декілька контрольних рейсів по фарватеру Бугу, шукаючи потерпілих, пройшовся променем прожектора по розкиданим руїнам тої споруди, що ще вчора називалась Варварівським мостом і, вважаючи свою місію виконаною, з чистою совістю відправився на стоянку.

Та у цю страшну ніч ще не усіх людей Бог випробував на міцність. Четверо миколаївціві двоєжителів колонії Зульцзійшлись на варварівському березі близько опівночі. Але ніякої переправи вони тут не побачили. Вода була чистою від льоду, адже декілька годин тому західним вітром його відігнало на протилежний миколаївський берег. На березі понуро чекала на жертв одинока шлюпка. Сімейній парі Петру Бурштейну і його дружині Ользі було найбільше причин поспішати додому на вул. Піщану. У них вдома ось-ось повинна була ожеребитись їхня кобила. Тому вони перші запропонували решті перетнути Південний Буг на човні. Німці Віч и Шремель були проти, вони радили усім

дочекатись когось з адміністрації мостової переправи – адже переправа ще учора успішно діяла. Ще двоє учасників: Гребенник з вулиці Пушкінської №6/2 і Невідомий також не поспішали пускатись у небезпечне плавання, але їм було трохи ніяково показувати свої страхи перед вродливою і наполегливою пані Бурштейн. Ці двоє відповідали, що їм все одно: з одного боку, вони не дуже поспішають, а з іншого – переплисти Буг на човні для них є звичною справою. Свій страх вони приховували бравадою і врешті після колючої насмішки жінки вони погодились скористатись невідомо ким залишеною шлюпкою з веслами. Усі четверо пострибали до човна, а після недовгої полеміки Віч зі Шремелем, яким удвох було страшнувато залишатись на темному непривітному березі Варварівки, неохоче теж зайняли місця поруч.

Ніщо не віщувало лиха, адже правий берег Бугу був вільний від криги. Шлюпка відчалила від берега, гребці «піймали» темп і земля стала швидко віддалятися від плавців, поки не щезла у круп'яній імлі.

– Ось бачите, – підбадьорила, зганьблених нещодавньою незгодою німців, Ольга, – за десять хвилин будемо у Спаському. – А ви переживали.

Віч і Шремель відмовчувались, бо страх не відпускав їх. Гребенник з Невідомим сиділи на веслах. Ольга була на кормі і задавала напрямок руху шлюпки.

Переправа до того часу здавалася пристойною, поки пливли чистою водою. Але невдовзі стали зустрічатись невеликі крижини, об які з шумом бились борти шлюпки, а невдовзі крига повністю покрила увесь видимий простір навколо сміливців. Кермо відмовлялось слухатись, Ольга затихла і передала його Бурштейну, але кермувати вже не було потреби, бо шлюпка майже зупинилась. Гребти у льодяній каші стало практично неможливо, човен стало затирати льодом. Крижини під напором течії і ударів вітру напірали одна на одну і ледь не залітали в середину шлюпки. Пасажири не на жарт злякалися. Були прикладені неймовірні зусилля, щоб вибратись із крижаної пастки. Поки Гребенник і Невідомий просякли потом, налягаючи на весла, решта чоловіків голими руками відштовхували крижини від бор-

тів, розчищаючи простір. Ольга надулась і мовчала. До миколаївського берега залишалось якихось 200–300 метрів, які в умовах нормальної погоди і чистої води, човен долає за 2–3 хвилини, але зараз ця відстань стала непереборною. Останні надії впали, коли один за другим зламались весла. Сильна течія несла човен у крижаній масі невідомо у якому напрямку. Не переставав сипати сніг. За декілька метрів нічого не було видно. Шістка сміливців вже давно перестали вважати себе такими, і тепер криками в один голос намагались привернути до себе увагу. Їх чув пристав Корецький, але нічим не зміг допомогти.

Тим часом, матроси землечерпального каравану Савченко і Тімотець, теж почувши призыви про допомогу і розгледівши контури якогось плавзасобу, озброївшись крюками і дерев'яними драбинами, відправились по крижкій кризі назустріч нещасним. Пристав Корецький спостерігав цю картину з берега. Щоб не провалитись під лід, відчайдухи повзли по драбинах, а крюками з'єднували окремі крижини. Кожної миті їх готова була прийняти в свої обійми чорна безодня річки. Під ними було 7–8 метрів глибини. З величезними потугами, знаходячись самі на крок від загибелі, герої нарешті побачили шлюп і плачучих на ньому людей. Зачепивши човен довгими жердями з крюками на кінці, вони підтягнули його до великої крижини. Тоді одну з двох драбин матроси підштовхнули до човна, а самі залишились на другій драбині. Лише після цього любителі нічного дайвінгу один за одним перелізли на твердий лід біля берега. Напівзамерзлих і переляканих їх провели до землечерпального каравану, де напоїли чаєм і обсушили [45]. Після цього Ольга потягнула чоловіка додому. Гребенник і Невідомий відправились теж по домівкам, а немісцеві Віч і Шремель пішли до будинку для проїжджаючих, де розраховували перечекати до ранку.

Про ці геройські подвиги людей в останні дні грудня писали газети, а двоє з них: рибак Магорачний і матрос Гавриленко за спасіння боцмана Дороніна були відзначені преміями у розмірі місячного окладу працівника мосту по 25 рублів. Гавриленко довго лікувався, йому ампутували кінцівки рук. Через два міся-

ці він виписався з лікарні, а сьомого березня 1912 року вийшов на роботу. Важко уявити, щоб він, будучи інвалідом, міг на рівні з іншими так же ефективно виконувати тепер тяжку мостову роботу, але земське начальство і наглядач мосту не покинули його в біді – дали можливість заробляти гроші і бути серед людей.

Інші учасники тих подій відбулись чималим переляком. Помічник наглядача мосту – Зелінський, провівши незабутню ніч з трьома жінками у льодовому панцирі посередині Бугу, навесні звільнився з посади, не бажаючи більше випробувати свою долю на міцність. Його місце помічника наглядача зайняв відставний підполковник Сіма Кобецький. Пройде час і Кобецький нишком-тишком розпочне кампанію дискредитації Антона Пікашева з метою зайняти його пост. Але це станеться через два роки.

\* \* \*

В останні дні 1911 року оцінювали збитки, рахували втрати, намічали план дій. Члени мостової команди ще не оговтались від трагедії, а головний міський поліцмейстер вже прагнув почути від мостовиків пояснень: хто винен у руйнуванні мосту. Начальник поштово-телефонної контори, зі свого боку, буцімто нічого й не відбувалось, безапеляційно затребував від наглядача мосту Пікашева відповіді: коли нарешті відновиться переправа між берегами. Йому необхідно було виконувати свою роботу.

Лише декілька днів потрібно було мостовикам, щоб намітити план дій після найкрупнішої катастрофи на Бузькому мості. У рапорті Земству наглядач розірваного буревієм мосту Антон Пікашев писав, що рух транспорту по мосту за найоптимістичнішими прогнозами очікують відновити на початку весни. А поки що при слабкій кризі гужові транспорти будуть перевозити пароплавом і баржею приватного власника Баптизманського, а як тільки річка добре замерзне – зверху по кризі.

Хронологія подій січня 1912 року така:

- 2 січня – пошта перенесена мостовиками на руках по льоду, який почав вкривати річку. Підготовка до переправи, установка баржі до тимчасово обладнаної пристані, обшивка баржі дошками, прирізка маяків в кризі.

- 3, 4 січня – пароплав і баржа, розбиваючи «сало», зробили 4 рейси між миколаївським і варварівським берегами.
- 5 січня – зроблено 3 рейси.
- 6 січня – у свято Різдва Хрестового 1 рейс зробив пароплав безбаржі.
- 7 січня – чекали підвищеного напливу пасажирів, який буває після свят, але баржа застрягла в кризі, а люди з протилежного берегу, не дочекавшись її, стали переходити пішки по льоду. Баржу з великими зусиллями вдалося підтягнути до берега.
- 8 січня – товщина криги 20–25 см. Підводи їдуть по льоду. Власник пароплаву невдоволений.
- 9 січня – почали підйом цепів і розчистку полонянок, які притиснуті до землечерпального апарату.
- 12 січня – полонянки відтягнуті від землечерпалки, початі вируби криги для установки частини полонянок.
- 13 січня – 6 полонянок поставлені ручним сколюванням криги, 4 розвідні – наближені. Переправа по льоду.
- 15 січня – 10 полонянок на місці. Їх стягують цепами. Пішов дощ.
- 16 січня – крига м’яка, переправа небезпечна. Треба встановити нагляд поліції хоча б на три дні, щоб не допустити переправи по льоду.
- 17 січня – наближено ще 12 полонянок. Почали забивати палі.
- 20 січня – 22 полонянки на лінії мосту. Переправа льодом.
- 26 січня – усі полонянки встановлені на свої місця, палі забиті, робляться спроби виловити цепи. Можливе відкриття руху через тиждень.
- 29 січня – сильний льодохід, необхідні додаткові якорі, щоб втримати полонянки.
- 30 січня – міст готовий до відкриття одразу після проходукриги [46].
- 30 січня – відкрито рух на міст.

Ось так, ціною неймовірних зусиль команди мосту, з окремих колод і патичків в умовах суворої зими під пронизливим вітром

без додаткових заохочень начальства, був зібраний до купи Варварівський міст. Ця катастрофа стала випробуванням для наглядча мосту Антона Пікашева. У той час проявились його найкращі якості керівника і талановитого інженера. Як нічого не було, через 35 днів після катастрофи, міст став до ладу. Він продовжував працювати і чекав чергового розриву.

Через декілька днів того року знов вдарили сильні морози, річку скувало кригою. Деякі візники стали обирати для свого транспорту льодову дорогу. Але переїжджати річку у такий спосіб не завжди було безпечно. Навіть коли сильні морози стояли довгий час і річка, здавалось, вкрита товстою кригою, – на Південному Бузі деінде все ж знаходились небезпечні місця. Можливо десь сходились різноманітні течії або били підземні джерела, бо крига місцями була дуже тонкою.

На той час, поки збирали до купи наплавний міст, в кілометрі від його лінії, навпроти Лісків, сталася ще одна пригода. Про неї Антон дізнався від пристава.

Недільним ранком при температурі близькій до нуля мешканець Миколаєва Степанов їхав по льоду на буері. Раптом він помітив, що хтось копірсається у кризі. Відчувши недобре, він поспішив до того місця і побачив бричку з конем і господарем, які провалились у прогалину. З'ясувалось, що візник, повертаючись з Варварівки, куди він відвіз пасажира, колесом попав у тріщину. Під такою вагою велика крижина відійшла і колесо брички попало в ополонку.

Степанов негайно відправився до яхт-клубу, взяв там людей та приладдя і повернувся. Завдяки щасливій оказії, візник з конем і бричкою були витягнуті з води [47].

А кінець лютого 1912 року відзначився великим льодоходом. Для того, щоб пропустити значну масу криги, 27–29 лютого, крім основних чотирьох розвідних полонянок, довелось зробити розвідними ще шість. Для цього розрубали зв'язки, за допомогою яких ще не так давно наглухо з'єднували полонянки між собою. Та це вже були повсякденні турботи. Робота увійшла у звичне русло.

\* \* \*

З настанням весни інтенсивність руху через Варварівський міст суттєво зросла. Гужовий транспорт цілодобово рухався мостом. Багато людей йшли пішки. Мешканці Варварівки, які працювали на миколаївських підприємствах – особливо багато таких було на заводі «Наваль» – щоденно двічі на день своїм ходом долали міст і у цей час їхній рух мостом, а після того вулицями, нагадував комарину стежку. Ці люди добре знали режим розведень мосту і майже ніколи не зустрічалися з його перекритим шлагбаумом.

Серед транспорту, який рухався по мосту, був істотний відсоток такого, що долав міст щоденно і не один раз. Це поштові карети, підводи медичної амбулаторії, місцеві торговці на возах. Усі вони також добре призвичаїлись до розкладу роботи мосту.

Розведення мосту потребували окремої уваги адміністрації. На цій ділянці працювали найдосвідченіші робітники. Особливо небезпечними були нічні розведення. Розміри і тоннажність річкових суден щороку зростали. 1 липня 1912 року у 00.40 катер «Бистрий» буксирував дві баржі з гравієм із Вознесенська з вагою по 500 т. Погода була неспокійною, дув шквальний вітер. Службовцям мосту з самого початку ще при заході транспорту на пряму для проходу розведеного інтервалу не сподобались дії капітана судна. Зрозумівши, що удар баржею неминучий, вони почали сигналізувати і кричати команді буксира, щоб виправив курс, але той не встиг. Гончак – так ще називали на Бузі річкове судно такого типу – з великою силою ввігнався в край розведеного інтервалу, перерізавши брус, до якого був прив'язаний мостовий цеп. Баржа захиталася і була вже не в змозі утриматись на воді з-за отриманих пошкоджень. Вона опустилася у воду і сіла на мостові якірні цепи полонянок №№16,17,18,19, 20 й розірвала їх, вирвавши декілька колод з мосту, зробивши інші пошкодження. Нанесені ушкодження представляли собою небезпеку для мосту у разі погіршення погодних умов, тому їх було негайно усунуто за рахунок власника гончака – Коваленка [48].

З появою парових суден, збільшились не тільки розміри, але й кількість барж, які тягнули буксири. Почастішали аварії. Квіт-



невого ранку 1914 року при свіжому вітрі пароплав «Вольний» тягнув одразу 8 барж замість того, щоб розбити їх хоча б на 2 групи. «Ескадра» не вписалась у габарити і міст був пошкоджений. Не пройшло п'яти днів, як пароплав херсонського власника Ротенберга з такою ж кількістю барж на причепі зачепив і розірвав цепи, які втримували міст [49].

Інкони розведення одною годиною не обходились і тягнулись аж до проходу усіх суден, що були на рейді. Тоді страждали ті, хто чекав своєї черги переїхати по мосту. Особливо нетерплячими були власники не гужового транспорту. Від тогочасних мажорів потерпали службовці мосту, не раз їх «...бранили площадной бранью». Власники автотехніки не бажали дотримуватись правил, встановлених для проїзду гужом. З цим треба було щось робити. Не випадково у 1913 році уряд випустив особливий циркуляр, який називався «О движении мотоциклетов и велосипедистов по мостам».

З появою Пікашева на посаді наглядача склад мостової команди не змінювався, за виключенням помічника Зелінського, який пішов з роботи після докорів дружини, яка боялась, що колись не побачить чоловіка живим.

Матрос Гавриленко з часом перетворився на неформального лідера в колективі мосту. Частина команди відносилась до нього з захопленням і навіть воліла бачити його своїм захисником у деяких ситуаціях. Він теж намагався прихилити на свій бік побільше людей з команди. Роль центральної постаті в колективі йому подобалась. Досвідчені люди кажуть, що той, хто побував на межі між життям і смертю, хто подивився в очі кістлявої свахи – насправді по-іншому сприймає життя, з розумінням оцінює реальність, його слова мають більшу вагу. Але Гавриленко не витримав випробування наданою йому довірою і пільгами. Було цетак.

На мосту частенько траплялись нестандартні ситуації і їх треба було вирішувати. Про такі випадки не йшлося в посадових інструкціях – службові пам'ятки не могли передбачити увесь спектр життєвих поворотів. Пікашев на посту наглядача з ними

справлявся. Одного разу на мосту з'явилась нетвереза молода жінка. Вона намагалась перейти міст пішки, але прийнята доза алкоголю не дозволяла їй цього зробити без шансів на те, щоб потрапити за перильну зону. Невідомо, чи знала вона, що таке синусоїда, але траєкторія її руху нагадувала цю математичну криву. Врешті вона просто впала на проїзній частині. Антон Пікашев в той момент був на мосту. Він наказав підняти жінку і відвести її в одну з кімнат контори мосту. Там її поклали спати, до тої пори поки вона не прийде до тверезого стану. А щоб ніхто з випадкових людей не посягнув на її честь, приміщення закрили на ключ.

Робочий день закінчився, більшість працівників порозходились по помешканнях, у тому числі і Пікашев. Старшим черговим на мосту у той день залишився Гавриленко. Саме у нього знаходились ключі від кімнати, де знаходилася жінка. Матрос вирішив зробити послугу своїм прибічникам. За його наведенням декількома робітниками було вчинено насилля над жінкою. Він власноруч передав їм ключі. Коли наглядач мосту Пікашев наступного дня схопив Гавриленка за комір, той сприйняв це за образ і посягання на його достойність. Він бурно реагував на зауваження наглядача і відтоді став сприймати Пікашева, як лютого ворога. Знаючи, що звільнити з роботи людину, яка втратила на роботі руки – буде неприглядним вчинком для будь-кого, Гавриленко дозволяв собі спекулювати на цьому. Ще два роки тому він не дозволив би собі вчиняти так.

Пікашеву після того ганебного випадку уперше надійшла думка, що якщо Гавриленко не зробить висновків, то такий працівник в команді не потрібний. Згодом усе затерлось, проте матрос непокаявся.

Дражливим питанням серед працівників мосту була потреба працювати у свята. Матрос Гавриленко не тільки сам відмовлявся виходити у такі дні на роботу, але й став підбурювати інших. Хоча він розумів, що у свято може бути гарна погода, а переправа не буде працювати на повну силу, тому що не вийде на роботу достатня кількість працівників. Натомість, наступного дня не у свято – може стати непогода і переправляти мостом знову стане неможливо. Таким чином, підводи по декілька днів не зможуть

перебратися на другий берег. Сьогодні вони будуть стояти – бо свято, а завтра вони будуть стояти – бо шторм. Хоч Гавриленко це розумів, та його це не хвилювало. Він раптом ще й став прихильником того, щоб у свята треба брати підвищену платню з проїжджаючих до 3–4 рублів проти звичних 50 копійок. Але не усі службовці мосту підтримували цю пропозицію.

Після цього мостова команда розділилась на два табори: один на боці начальника Пікашева, другий – на боці матроса Гавриленко. Була ще одна причина агресивної поведінки Гавриленка по відношенню до Пікашева: помічник Кобецький – друга людина на мосту – мріяв зайняти місце наглядача мосту. Кобецький змовницьки підбурював Гавриленка підірвати авторитет Пікашева, а у нагороду за це обіцяв йому посаду боцмана. І Гавриленко повівся на цю пропозицію.

Пікашев дізнався про такі задумки, випадково ставши свідком їхньої змови. Це стало останньою краплею його терпіння щодо ганебної поведінки матроса Гавриленка. Тоді він вчинив холоднокровно. 16 серпня 1914 року, через два з половиною роки після трагедії на мосту, покалічений Гавриленко був звільнений з роботи. Це стало для нього шоком. Не чекали таких дій від Пікашева і у Земстві. Гавриленко відчував двоякість становища, тому просто так здаватись не збирався. Він двічі їздив до Херсону в Земську управу – шукав там співчуття і підтримки, звертався і до миколаївських установ. Управа, побачивши його культі, і справді стала вмовляти Пікашева відкликати звільнення. Але Пікашев не відмінив свого рішення. Він аргументував це тим, що звільнений Гавриленко жодного разу не звернувся до нього особисто про відміну звільнення, а тільки писав скарги. Це говорило про те, – вважав Пікашев, – що Гавриленко не шукав справедливості, він шукав помсти. Якби він хотів помиритись з Пікашевим, то скористався б можливістю владнати усе при зустрічі з ним. Наразі він хотів, щоб Земство покарало наглядача мосту, а він – Гавриленко – в'їхав би на міст на білому коні [50].

Ця справа тягнулася досить довго, а тим часом Гавриленко розповсюджував по місту чутки, що Пікашева начебто уже зня-

ли з посади наглядача мосту. Оскарження звільненого матроса до різних установ ні до чого не призвели, йому лише співчували.

Настав новий зимовий сезон – час випробувань для мостової команди – і про конфлікт на мосту згодом забули.

## ВАРВАРІВСЬКА ЕКОНОМІЯ

Поміж роботою, увесь час Пікашев старався не втрачати можливості дізнатись якнайбільше про подробиці роботи мостової споруди в минулі десятиліття. Згодом Антону стали відомі не тільки подробиці народження мосту та його функціонування впродовж останнього півстоліття. Мало-помалу він ознайомився з містечком Варварівкою, яке серед інших прирічкових поселень свого часу вибороло для себе право отримати спочатку поромну переправу, а пізніше – наплавний міст. Це була пуповина, якою Варварівка була міцно пов'язана з Миколаєвом. Між тим це містечко мало свою історію. Антон дізнавався про неї з уст її жителів, серед яких у нього останнім часом з'явилося декілька знайомих.

Варварівка розкинулась на правому березі Бузького лиману навпроти центральної частини Миколаєва. Мис, який здавен називали Великим, завжди приваблював людей оселитись на його площині. Тільки природі під силу витворити такий зручний рельєф для проживання. Невисокий берег над водою, від якого тягнеться не дуже стрімкий підйом на пару кілометрів, аж після того виходить дорога на широку рівнину. Перші кілька сот метрів мису – піщаний, проте родючий ґрунт. На такому на два тижні швидше від чорноземного визрівають овочі, гарно ростуть фруктові дерева. Близькість річки захищає своїми туманами городи від весняних заморозків. Наявність води з трьох боків є особливо приємним сусідством у літню спеку, коли височенне небо не залишає надії на скорий дощ. Крім усього, баланс утримує достатня кількість питної води у неглибоких криницях.

Антон дізнався від місцевих жителів, що цю похилу ділянку землі першими, якщо не вважати часів Ольвійської хори, облюбували колись козаки для розміщення тут поселення. Низь-

кий берег надавав можливість місцевим рибалкам зручно причалювати до нього у будь-яку погоду, легко припинати і вивантажувати свої човни. Характер взаємин українського населення з кочовиками поданий в історії односторонньо, натомість здається, що увесь період протягом п'яти століть пройшов у постійному протистоянні двох непримиренних ворогів. Очевидно, треті сили тільки про те і мріяли. Хоч це до якоїсь міри й так, проте були й часи примирення, які відкривали шляхи до економічної співпраці між двома колишніми супротивниками.

Для того, щоб утримувати лад у своїй державі, кримському ханові потрібні були гроші. Одною із статей його доходу була здача приречених територій в оренду запорожцям, які закладали зимівники і займались риболовецьким промислом. Таких зимівників та рибних заводів у Побужжі були сотні – так у 1774 р. повідомляв підполковник Томілов, член російської комісії по прийомці-передачі земель від Туреччини [51]. Козаки ловили рибу, а крім того, послуговувались в охороні чумацьких караванів від нападів диких буджацьких татар. Останні хоч і були васалами Кримського ханства, але вели розбій на його середньовікових дорогах, не зважаючи на заборону. Натомість, хани були зацікавлені у безпечних трактах, по яких вдень і вночі чумацькі валки возили сіль – один з основних наповнювачів ханської казни. Можна припустити, що у якийсь час козацьке поселення на місці сучасної Варварівки набуло значних розмірів, тому що у XVIII ст. козаки вже мали тут дерев'яну церкву, адже притаманною рисою характеру запорожців була їхня глибока релігійність, а турки терпляче відносились до релігійних уподобань інших народів [52]. Вони лишень слідкували, щоб церква не була вища за шаблю, яку підняв яничар, що сидить на коні.

Пікашеву, коли він уперше почув цю історію, спало на думку, що козацьке поселення могло виникнути у цьому місці для обслуговування переправи через Південний Буг. Переправи на зразок тієї, яку утримували козаки на Інгулі, маючи постійну стоянку (принаймні у 40-х роках XVIII ст.) на території, з якої почався Миколаїв. Підтверджені своїм припущенням він наразі ні від кого непочув.

Півострів, на якому розміщена Варварівка, з часів завоювання цих земель Російською імперією наприкінці XVIII ст., став належати племінниці Г. Потьомкіна – А. Браніцькій. Вона недовго тут господарювала і продала землі разом з кріпосними селянами, вихідцями з Київської губернії, своїй рідній сестрі княгині Варварі Голіциній. Поселення на той час було відоме як Коса Велика. Варвара у 1804 році дала свою назву – Велика Слобода, але ходила й інша – Варварівка, за іменем власниці. Граф Ламберт, який у 1817 році придбав поселення, прийняв назву Варварівка, яка до того часу закріпилася. У першій половині XIX ст. через Варварівку став проходити поштовий тракт на Одесу і Очаків. У ті роки Варварівка – тоді вже містечко – уявляла собою поселення з 4–5 вулиць, які вишикувались паралельно берегу. Довжина цих вулиць вимірювалась від меж Варварівської економії до території одноповерхового елеватора, який був побудований тут приблизно у 1888–1889 роках. За ним йшли сади Ламбертів. В гавані, що утворилася від дамби мосту, була збудована «хлібна» пристань [53]. Економія Ламбертів розташовувалася у північній частині Великої коси. Ще північніше були влаштовані загоны для овець, коней. Далі розкинулись левади, на яких росло багато дерев шовковиці.

З часом, відтоді коли на Південному Бuzі з'явилася приватна переправа, яку замінила згодом казенна переправа, а потім постав наплавний міст, жителі Варварівки стали почувати себе частиною Миколаєва. Пікашев щодня бачив сотні варварівців, які на возах і пішки двічі на день перетинали міст. Життя вже трьох поколінь варварівських мешканців було невід'ємно пов'язано з мостом. Розмовами про міст, як про погоду, починали і закінчували, коли зустрічались на вулиці. Усіх цікавив режим розведень, графік розведень мосту у базарні дні, тиснява на під'їздах та інше. І якщо більшість мешканців, заводячи такі розмови, переслідували свої незначні інтереси, то були й такі, хто фактично «жив з мосту». Ними стали матроси суден переправи, які приписані були до баркасів і поромів, необхідність у яких виникала насамперед у зимові місяці під час льодоходу та



*Площа перед мостом*

весняної повені. Ці люди перебували «в штаті». Вони являлись членами мостової команди, яка обслуговувала міст. Ще були прибиральники, які очищали проїжджу частину мосту від снігу і льоду – їх наймали поденно, коли температура повітря повертала на «мінус».

За часів, коли мосту ще не було, а діяла тільки поромна переправа, у Варварівці з'явилась категорія візників, які щоденно групувались неподалік мостової дамби. Серед них діяли свої такси. Зазвичай цих людей було не більше п'яти-десяти – напевно такої кількості «таксистів» було достатньо. З іншого боку, вони нікому сторонньому не давали можливості пристати до свого бізнесу і відкусити для себе шматок від «їхнього» пирога. Варварівські візники у будь-який момент за помірну плату готові були довести вантаж під самий двір місцевого мешканця. Транспортний засіб, яким користувались візники, не просив ні їсти, ні пити і заправляти його теж було не потрібно, хіба що інколи колеса змастити дьогтем. Це була тачка з дишлом на двох високих колесах. Колеса не випадково робили немало діамет-

ру – ця обставина полегшувала роботу того, хто тягнув тачку. Навряд чи де в Європі залишився такий транспорт. Цьому всюдиходу не потрібен був ні кучер, ні погонич. Роль двигуна виконував сам візник. Власне, вона під нього і робилася. Візники перевозили все, що могла витримати тачка та міг осилити сам візник.

Займатись перевезеннями на професійних транспортах варварівським візникам заважали постанови Миколаївської Думи, за якими стягувався збір по 7,50 руб. в рік «за виїзд» (до 1870 р. – по 1,80 руб.). Крім грошової сплати, власнику потрібно було показати цей «виїзд», який складався з платформи, екіпажу чи биндюги, а також тяглової худоби, тобто коня. До промислу допускались візники, які були не молодші 17 років. Їм потрібно було пройти дозвільну процедуру, зареєструватись на «біржі», а худобі провести санітарно-ветеринарний огляд. Не допускались сліпі, кульгаві, виснажені і хворі коні. Вони повинні були бути ситими, підкованими, вичищеними і без норову. Якщо зауважень не було, візникові видавали контрольну книжку, коню чіпляли до вуха сергу, а до екіпажу прив'язували металеву табличку з номером. Якщо це були пасажирські перевезення, то візник не мав права при їзді палити, а також щось наспівувати, щоб не позбавляти пасажира комфорту. Їзда повинна була бути помірно-швидкою і безпечною. Для оплати Думою встановлювались такси, які можна було порушувати лише тричі на рік в основні свята. Від Спаська до Лісків можна було дістатись на дрожках за 30 коп., а на фаєтоні – за 45 коп. Щоб відвезти вантаж з Варварівки в порт, треба було заплатити по 5,5 коп. за кожний пуд. Оскільки варварівці в своєму невеликому за розміром містечку не могли розраховувати на постійний заробіток, тож і сплата податку мала для них велике значення.

В 1885 р. власники варварівських транспортів спробували вплинути на неприйнятний для них стан речей. Староста Варварівки звернувся з клопотанням до міської влади, у якому звернув увагу на те, що коло дій «Постанови про сплату збору за перевізний промисел» окреслений лише для підприємців, які мешкають у Миколаєві і не стосується селян навколишніх селищ,

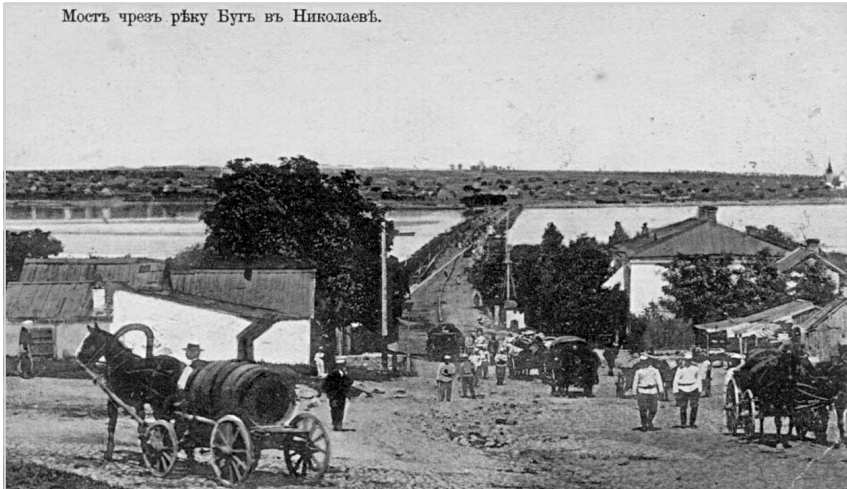


тобто варварівців. Він також зазначив, що в окремі роки селяни фактично голодують, маючи незначні земельні наділи у  $\frac{3}{4}$  га і тому доставка вирощених продуктів в місто дозволяє їм якось зводити кінці з кінцями. Він наполягав відмінити для них цей податок. Миколаївський Голова не задовольнив прохання старости і справа дійшла до губернатора Пещурова. Той зазначив, що йому відомо, що варварівські візники доставляють на базар не лише продукти власного землеробства, як це подає староста, але й везуть з корениських кар'єрів камінь для будівництва миколаївських будинків, а також - зерновий комерційний хліб на пароплави, що стоять в порту, тобто займаються професійним промислом. Після такої заяви губернатора було зрозуміло, що варварівцям слід або ж відмовитись зовсім від перевізних промислів, або реєструватись на біржі і платити збір. Проте, як компромісний варіант, тоді було все ж дозволено їм, не реєструючись, займатись промислом... 2 місяці на рік.

Візники були не єдиними, хто підробляв біля мосту. Серед тих, хто заробляв тут свій шматок хлібу, був коваль, який справляв свою гучну справу щоденно – з ранку і до заходу сонця. Роботи йому вистачало, працював він тут давно, а його кузня вважалась легальним закладом. Він підбивав підкови, лагодив підводи, рихтував колеса. Як тільки рух мостом з якихось причин зупинявся, у коваля роботи більшало – люди коротали свій час ремонтом власного транспорту.

Якось біля мосту відкрився кабінет, у якому вів прийом лікар Дуброва. Він був людиною літнього віку. Кому прийшло в голову налагодити тут медичне обслуговування не тварин, а людей – невідомо. Очевидно, що це було ініційовано кимось із місцевих службовців, причетних до мосту. Третину свого окладу Дуброва отримував із мостового збору, а решту – з сум так званої «емеритальної каси». Місцеві мешканці ніяк не могли звикнути до того, що навіть за консультацію треба платити. Кабінет не користувався популярністю і за рік його закрили.

Неподалік мосту біля земської хлібної гавані були влаштовані зручні стінки для причалування суден. Ця гавань приносила Земству близько 4 тисяч рублів щорічного прибутку. Варварів-



*Варварівський узвіз у Спаському*

ська економія теж надавала послуги. Зерновози й інші плавзасоби, які підходили до її причалів, платили по 10 копійок за ласт (*міра об'єму 200 куб. футів*), крім того, за розвантаження та завантаження кожних 10 пудів – по 1 копійці, а ось за користування сходнями – по 1–4 рублі.

Приватне господарство графів Ламбертів розміщувалось у дуже зручному місці. Вироблена на його площах продукція збувалась на базарах Миколаєва, годувала населення сотисячного міста. Розцінки на робочі руки в економії були невисокими, а продукція реалізовувалась на міських ринках, де ціни значно вищі. Робітнику тоді платили за день 45 коп. (плюс харчі), плугатарю – 35 коп., барабанщику (молотив зерно) – 80 коп., за посадку одної тисячі штук виноградних чубуків – 4–5 руб. Середньорічна плата складала 77 руб., для жінок – 53 руб., для підлітків – 39 руб. Підлітків іменували кумедно – напівробітник. Пуд зерна на базарі коштував 80 коп., мука – 1,20 руб. Взимку роботи мешканцям Варварівки майже не було. Хіба що: доставка зерна до причалів, розчистка від снігу, дрібні роботи. Перевозити

щось власним транспортом міг не кожен, тому що, маючи коня – треба було платити щорічно збір. Це було не всім доступно. Тому і з'явилися візники з тачками. Ціни на худобу були високими. Корову можна було купити восени за 22 руб., вола або коня – за 50 руб.

Витрати Ламбертів були незначними. За переправу через Буг вони не платили, бо самі заробляли на ній. Податок за коней теж не сплачували: бо вони, як генерали, офіційно були за законом звільнені від збору – тож розводили і тримали багато рисаків. Крім того, у них були великі вівчарні\*. Основним напрямком господарювання Варварівської економії було виробництво зерна. Панські землі були розбиті на 3 частини. На одній сіяли озиму, на другій – ярові, третя залишалась під випас скота. На наступний рік змінювали ярі під озимі, випас під ярі, а озимі під випас. Така система хоч і не надавала можливості мати сіно, проте, засіявши половину ярих вівсом, землі економії отримували гарний врожай зерном і соломою. Вирощували не тільки пшеницю і овес. Починали сіяти кукурудзу. Льон, рапс, гречка, просо боялись морозів і родили погано – тому їх не сіяли. Вирощували цукровий буряк і китайську редьку. На редьку врожаї були дуже гарні, але на миколаївських ринках збуту не було.

У серпні 1899 року граф Ламберт звернувся до губернської Управи з пропозицією-запитом про кардинальну реконструкцію Варварівської пристані [54]. Збудована колись для прийому порому пристань вже у перші роки стала вантажною. Вона виявилась дуже зручною для виробників зерна Прибузького району. З розвитком хлібного експорту і побудовою у Варварівці зсипних сховищ діяльність пристані набувала все більшого розвитку. Тепер з'явилась можливість покращити інфраструктуру містечка. З 1883 року по 1896 рік у Варварівці велось замощення дороги на гору. На це було витрачено більш ніж 36 тисяч рублів.

Хлібним торговцям зручніше стало звозити збіжжя до пристані, де вони витрачались лише на причалювання суден і на-

---

\* На місці, де були вівчарні, знаходяться тепер сучасні садиби варварівських мешканців по вул. Березанській №№18,20,22.

вантаження, ніж везти його в Попову балку з оплатою возів, збору за переїзд мосту і збору в Миколаївський порт. Тому настав момент, коли пристань треба було привести у такий стан, щоб не виникало затримок в обслуговуванні пароплавів.

Торгові оборудки економії набули на той час значних обертів і потребували змін для розширення збуту. Окрім збільшення площі причалів, спорудження ще однієї дамби на шпунтових палях, Ламберт вніс на розгляд проект і креслення вузькоколіїної залізниці з вагонним рухом по вулицях Варварівки. Привід локомотива він пропонував паровий або електричний. Рейки намічав прокласти від хлібної гавані у двох напрямках: до зернових магазинів\* і до Варварівської економії. Магазины розташовувались при в'їзді у Варварівку зі сторони Одеси на горі. Економія з панським маєтком знаходилась на окраїні містечка\*\*.

Губернські чиновники і спеціально утворена для рішення запиту Комісія, немовби не розуміючи важливості питання, дуже довго зволікали з дозволом.

Нарешті через два роки 24 вересня 1901 року був укладений не дуже вигідний для Ламберта контракт між ним і Земством. За його умовами Ламберт брав в оренду і за свій рахунок повинен був провести реконструкцію хлібної пристані, а також збудувати вузькоколіїну залізницю розгалужену по вулицях Варварівки. Збираючи доходи від експлуатації пристані і елеватора, він повинен був би віддавати половину валового прибутку Земству (без мінусу витрат, тобто фактично 70–80%). Договір був укладений на 40 років, тобто термін його скінчався у 1941 році.

Проте, спочатку неврожайні роки на Півдні України, а потім революція 1905 року завадили реалізації цих планів. Зіграла свою роль і ненажерлива позиція Земства.

Зрозумівши, що вкладати великі гроші в будівництво рейкового шляху при нестабільності у Російській імперії не варто, Варварівська економія відклала цей проект до кращих часів. Ламберти почали реалізовувати ще один план, який, на їх погляд, швидше повертав вкладене. Вони стали доставляти з пів-

---

\* Тут мається на увазі складів, комор.

\*\* Зберігся один з будинків повул. Березанській, 19а.

нічних районів Миколаївщини різноманітні продукти. Їхні пароплави спускали з верхів'їв Бугу: олію, смалець, рибу, м'ясо. Ламберти створили у Варварівці умови для зберігання цих товарів. На березі Південного Бугу\* біля неглибокої балки була збудована пристань, а поруч з нею – підземний термінал у піщаному схилі. До цього терміналу вели товстезні двері, які запобігали проникненню теплого повітря у літню пору. Тут зберігався зарезерований узимку лід. Від пристані до панської економії виросла липова алея, якою любив прогулюватись пан, який бував тут наїздами. За алеєю у північному напрямку починалися пасовиська для овець і коней. Особливою гордістю був сад фруктових дерев. За цим садом на березі річки знаходився хутір Балахтарка.

Діяльність Ламбертів у Варварівці не обмежувалась суто аграрним нахилом. На землях села Петрівки, які входили до складу економії, Ламберти поставили завод з виробництва черепиці. Миколаївці й одесити старшого покоління добре пам'ятали надзвичайно якісну черепицю з написом «Петровська». Про якість черепиці могли свідчити три медалі, які завод отримав в Одесі, Берліні і Бендерах. Цей завод тільки варварівському мосту приносив щорічно дохід у 300 рублів, наперед закупаючи квитки на проїзд мостом. Село Петрівку у ХІХ ст. пронизувала транзитна (торгова) дорога з Миколаєва на Одесу. Вона проходила паралельно тій дорозі, яка пізніше стала зв'язувати ці два мегаполіси. Стара дорога розміщувалась дещо північніше останньої: з Варварівки у напрямку на Петрівку – Веселий Кут (с. Данилівка) – Луб'янку (с. Єлизаветівка) – Нейзац (с. Прогресівка) – переправа через Тілігул в селі Поповка – Одеса. По тій дорозі Петровський завод поставляв черепицю для покрівель дахів одеситів.

На початку ХХ ст. Варварівка продовжувала забудовуватись вздовж своєї основної магістралі на Одесу і на південь від неї у бік цвинтаря. Населення містечка зростало. Центральною вули-

---

\* Пристань знаходилась на місці нинішньої адреси вул. Поштова, 152. За спогадами одного з мешканців Варварівки, які він чув у дитинстві від старого діда сусіда – ровесника ХХ ст., від терміналу до самого панського маєтку транспортували лід. Цей лід зберігали у глибоких підвалах і упродовж літа використовували для зберігання продуктів.

цею пролягала магістральна дорога на міст, уздовж якої розмістились численні лавки. Гужовий транспорт, легко подолавши вулицю, рухався мостом з великою обережністю. Напередодні Першої світової війни за переїзд Варварівським мостом діяли такси, встановлені Управою. З повних возів брали 15 коп., неповних – 10 коп., з добавкою на кожного коня по 2 коп. Штрафи перевищували ці такси у десять разів. Інструкція Управи регламентувала порядок проїзду. Один з її пунктів взагалі обмежував знаходження на наплавній частині мосту п'яти екіпажів одночасно, хоч постанова «про п'ять екіпажів» не виконувалась. Обганяти на мосту заборонялось під загрозою штрафу, але моральних якостей декотрим чиновникам бракувало й на той час. За заведеним порядком до поліцейського Варварівки Гудковського для вироку поступали поліційні протоколи порушників, складені за швидку їзду мостом. Але той, хто за посадою повинен був являти взірець поведінки, сам полюбляв промчатись швидкою рисою від міського берега до варварівського. Попри свій обов'язок бути прикладом для інших, Гудковський ставав найчастішим порушником встановлених правил. Вчиняв він так щоденно, незважаючи на попередження караульних. Коли екіпаж Гудковського наздоганяв якусь підводу, він зневажливо наказував кучеру підводи притулитись до перил і пропустити його. Одного разу він налетів на водовоза, який віз питну воду до Варварівської амбулаторії і накричав, вимагаючи, щоб той забрався геть. Водовоз злякався, різко звернув у бік, бочка перекинулася і пробила перила, кінь опинився у воді поміж колод. Зчинилася плутанка і безладдя, але коня того разу вдалось витягти. Про подію гомоніло усе місто. Лише після цього випадку на ганебну поведінку полісмена звернули увагу в міській Управі [55]. А ось про покарання чиновника наразі нічого невідомо.

## МІСТ У ПЕРШУ СВІТОВУ ВІЙНУ І РОКИ РЕВОЛЮЦІЙНИХ ПОДІЙ

На початку серпня 1914 року сербськими терористами були вбиті син імператора Австро-Угорщини та його дружина і тим самим покладено початок Першій світовій війні. До неї були втягнуті 34 країни, а російська армія була найчисленнішою. Щоб забезпечити її необхідним спорядженням, економіка імперії включилася в колісницю війни. Третина особового складу солдат була мобілізована з території України.

Ще до початку війни царська пропаганда витрачала величезні кошти на популяризацію своєї політики серед слов'янських народів сусідньої країни – Габсбурської імперії. Її заклики обіцяли, що з приходом сильної царської руки відбудеться звільнення поневолених народів. Насправді ж Росію західні території цікавили у стратегічному сенсі. Її військові кола не відкидали давньої мрії встановити контроль над турецькими протоками і вийти на берег Середземного моря.

Не спали й інші тигри європейської політики. Німецька промисловість потерпала від нестатку енергетичних ресурсів, якими була забезпечена лише на 10 відсотків. Берлін розглядав можливість відторгнення України – житниці і вугільної бази. Франція, у свою чергу, прагнула взяти реванш за поразку у війні з Пруссією. Румунія спокусливо поглядала на території Бессарабії і Буковини, а Італія мріяла повернути собі землі Венеції, якими останнім часом володіла Австро-Угорщина.

На відміну від попередніх турецьких кампаній, Миколаїв у цій війні був значно віддалений від військових дій. Портове місто продовжувало жити своїм життям. Не відчуваючи на відстані жахів війни, вкотре почали обговорювати питання про відкриття автобусного сполучення між Миколаєвом і Одесою. На початку війни ще знаходилось достатньо людей, які мали кошти і могли б забезпечити рентабельність переїздів між містами. Вага автобуса разом з пасажирами визначалася на рівні 4,8 т. Для Варварівського мосту вона була критичною. Управа дослухалася думки наглядача переправи Пікашева, який був проти поя-

ви транспорту такої суттєвої ваги на мосту, і ухвалила: зробити кінцевим пунктом маршруту з Одеси – Варварівську дамбу. Для стоянки автобусів пропонувалося влаштувати гараж у Варварівці [56]. Можливо саме після того у одеситів з'явився зневажливий жарт: «Миколаїв? Це той, що після Варварівки?»

У перший рік війни різко зросла кількість автомобілів і велосипедів, проїжджаючих по мосту. Люди ділились думками про те, як стрімко в державі розвивається автомобілізація, адже ще 15 років до того мало хто з миколаївців взагалі уявляв собі, що то таке за диво: автомобіль. Лише на початку ХХ ст. в місті вперше заговорили про автомобілі. Приводом для того стала така подія. У 1904 році в Херсонське губернаторство звернувся британський підданий Петитманхень с пропозицією надати йому концесії терміном в 25 років для запровадження автомобільного пасажирського руху між містами: Миколаєвом, Херсоном, Одесою, Бобринцем, Єлисаветградом. Губернська влада дозволила таку концесію, але для початку, тільки на один рік. Під цей проект відповідальні чиновники виписали правила, зазначили умови, запровадили такси [57]. Плату за переїзд мостом встановлювали таку ж саму, як і для екіпажів з чотирма кіньми. Автомобілі повинні бути вмщати не менше 2 чоловік. З Миколаєва до Херсона ними можна було дістатись за 6 годин і заплатити 3 рублі, а до Одеси – за 12 годин і заплатити 5 рублів. Пересування автомобіля через Варварівський міст обумовлювалось тільки холодним методом, а швидкість обмежувалась 2 км/год. При тому швидкість руху авто на дорогах становила 10–40 км/год. Усі ці умови британець погодив, не влаштував його тільки термін «на один рік».

Херсонське начальство, крім усього, зажадало отримувати по 10 копійок з кожного білета на користь лікарень. Тоді миколаївська і одеська Управи поставили умови про стягнення з підприємця такої ж суми для їхніх громад. Але запропонований термін «на один рік» налякав Петитманхеня, адже вивчити водіїв і поставити 10–12 автомобілів на лінію, щоб вони попрацювали лише один рік – було не рентабельно, а місцева влада не хотіла розуміти цього. Не сподобались йому і додаткові витра-



ти на лікарні. Тоді британець перекинувся до Катеринослава, де уклав вигідний контракт.

З поширенням автомобілів водії автомашин стали вимагати до себе привілейованого відношення, яке вони бачили у наданні права переваги перед гужовим транспортом при проїзді через міст. Вони не мали бажання вистоювати в довжелезній черзі з неповороткими підводами, щоб перетнути Південний Буг. З цієї причини збільшилось число зафіксованих нападів на службовців мосту від мажорів тих років. Реагувати на такі вчинки можна було тільки складанням протоколів. Після цього Наглядачу мосту треба було з'являтися до суду і відстоювати складений протокол, а інколи це доводилось робити декілька разів по одному й тому ж випадку. В одному із рапортів Пікашев повідомляв міському голові Леонтовичу, що «...як далі так піде, то йому для складання протоколів на порушників-автомобілістів буде потрібна окрема ставка».

У 1914 році російська армія переможним маршем розпочала військову кампанію, заглибившись на 200–300 км у стан ворога. До осені вона зайняла позиції на бескидах Карпат. У Миколаєві двічі на день центральними вулицями й на мостах бігали хлопчики, трясучи листками-телеграмами різних кольорів і вигукуючи основні заголовки. В ранкових і вечірніх телеграмах говорилось про перемогу російської зброї, про кількість ворожих солдат, взятих у полон, про солідні трофеї. Ззовні у місті не відчувалось подиху війни, хоча усі його мешканці щодня тільки про це і говорили.

Неначе й не було війни, наприкінці 1914 року у Миколаєві урочисто відкрили лінію електричного трамваю. Миколаївська Управа на честь знаменної події подарувала трамвайній конторі ікону Пресвятої Богородиці. Ікона була виконана з дерева, а оклад її – зі срібла 965 проби з червоною позолотою і клеймом пробіркового майстра. Надійшли вітання й від інших установ і громадян міста.

У 1915 році відбулось відкриття підприємства «Темвод» – Трубного і електромеханічного заводу, який виготовляв трубки і детонатори для мін. Його продукція повністю йшла на фронт.



*Миколаївський трамвай*

Населення міста було зайняте роботою. Але таке становище тривало недовго.

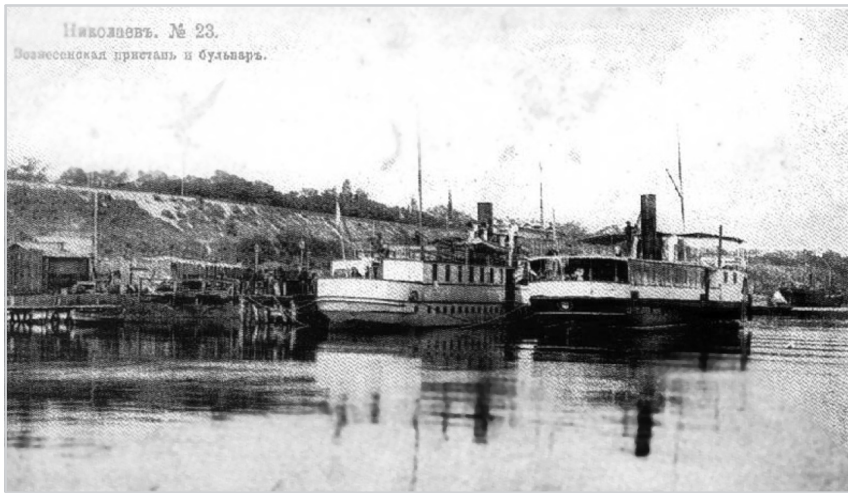
Навесні 1915 року ситуація на війні змінилася. Застарілість методів ведення військових дій царською армією призвели до невдач у боях – вона була відкинута на колишні позиції. Тернопільщина надовго стала центром позиційних військових дій ворогуючих сторін. Поразки армії негативно впливали на психологічний дух війська: на 100 вбитих солдат російської армії припадало 300 тих, хто здавався у полон. На той же час у британській армії таких було 20, у німецькій – 26, у французькій – 24 [58].

Побоюючись диверсій, з початком війни територія Миколаївщини була об'явлена місцевістю, яка перебуває на військово-му положенні [59]. У межах градоначальства заборонили всяке судноплавство по Інгулу і Південному Бугу у темні часи доби. Усі

комерційні пароплави і парусники були взяті на облік. Не минула ця участь навіть власників шлюпок. За порушення постанови винуватому загрожувало тримісячне ув'язнення або ж він мусив сплатити штраф 3 тисячі рублів. Градоначальник заборонив також нічні розведення Варварівського мосту з 18.00 до 6.00.

Промайне небагато часу і кількість цих розведень стрімко скоротяться самі по собі – споруду просто нікому буде обслуговувати. Продовжуватиметься масова мобілізація чоловіків в армію. Службовців мосту теж не уникне обов'язковий призов до війська.

Наглядач Антон Пікашев, попросившись з одними робітниками, набрав у команду інших, але проходив місяць і цих нових чекала та ж сама участь – вони йшли на фронт. Пікашев ледь не щоденно писав клопотання про відстрочку для своїх службовців – але це не допомагало: армія потребувала нових і нових солдат. Одного дня призвали на фронт одразу 7 чоловік з його команди. Забрали навіть робітника з білим квитком. Губернське Земство, куди він відправляв клопотання про відстрочку, не мало ніякого впливу на військових. Скоро Пікашев почав суміщати свою посаду з посадою помічника, але час від часу і йому вручали вимогу з'явитись в Комісію. За період війни він декілька разів отримував цей припис, від якого настрої не піднімався. Миколаївське начальство писало клопотання за клопотанням про неможливість залишити стратегічний міст без наглядача. Але тим, хто виписував повістки, було байдуже щодо його посади – їм потрібно було заповнити потреби армії в солдатах. Пікашев чотири рази поставав перед мобілізаційною Комісією. Губернське Земство найменше було зацікавлене в тому, щоб службовця з ключової посади відправили до окопів. У зверненні до тієї ж Комісії воно доносило військовим той факт, що Пікашев мав хірургічну операцію 2 роки тому та не так давно переніс запалення легенів. Вони просили відтермінувати призов наглядача мосту до війська. Для прийняття рішення про відстрочку зі стосом клопотань від Херсонського Земства Пікашеву довелось їхати до Катеринослава – тільки після цієї поїздки йому дозволили деякий час спокійно працювати [60].



*Вознесенська пристань вусті Інгулу*

Економічна ситуація в Росії на другому році війни стрімко погіршилася. Життя дорожчало. Робітники, які зазвичай виробляли необхідну продукцію і тим задовольняли повсякденний попит, були зайняті на фронті. Виробленні раніше запаси скінчалися. На миколаївських верфях збільшились військові замовлення, але зарплата корабелів залишалася на старому рівні. У той же час стрімко піднімалися ціни. У 2–3 рази підскочили вони на продовольчі продукти та предмети першої необхідності, в декілька разів подорожчав фураж для коней.

Невдоволені робітники підприємств не бажали задовольнятися мізерною платою, за яку мало чого можна було придбати. 12-тисячний страйк на заводі «Наваль» сколихнув місто. Спостерігаючи за цими подіями, економічних вимог почали домагатись працівники інших підприємств міста. Ті службовці мостової команди, які залишились працювати, просили також підвищити платню, але Земство мало такий бюджет, що не в змозі було прибавити навіть по 5 рублів. На постійні звернення Антона Пікашева про підняття платні, приходила відповідь: витрати повинні бути тільки у межах встановлених асигнувань. А ви-

трати на обслуговування мосту постійно зростали. Враховуючи урізаний склад команди, для розведення мосту все частіше доводилось орендувати приватний моторний човен. До того ж у лютому 1915 року знову розірвало міст. Титанічними зусиллями його вдалося поставити на місце. Усе частіше доводилось наймати для звичайних робіт на мосту тимчасових працівників. Оплачувати таку роботу необхідно було не виходячи за рамки встановленого Земством кошторису. Разом з тим багато транспортів проходило мостом без оплати. Від того ж Земства йшли постійні розпорядження наглядачу моста про безоплатний пропуск колон. Ось одне з таких датоване 27 січня 1916 року: «Дозволити переїзд без оплати для військових потреб 4 000 пудів антрациту, 5 000 пудів вугілля, 500 бочок цементу» [61].

На третьому році війни із старих службовців втримався на посаді лише Пікашев. Не витримав навантаження боцман Доронін – покинув роботу. Навесні 1916 року в команді залишилось тільки 9 чоловік. Склад її був таким, що тільки один з працюючих представляв гарного, кваліфікованого працівника [62] – решта, за словами Пікашева: один дід, не придатний до роботи – він відбирає квитки і пропуски; два глухих чудаки; один п'ятнадцятирічний погано розвинений хлопець; один хворий на грижу. Але й цих робітників він не міг матеріально забезпечувати – вкрай не вистачало грошей. З початку Першої світової війни платня мостовій команді не підвищувалась, хоча гніт здороження необхідних продуктів споживання робив працю не вигідною. Після чергової мобілізації людей у солдати фонд заробітної плати постійно зменшувався. Для тих робітників, що залишились, роботи побільшало вп'ятеро – натомість, підвищити оплату або преміювати людей було поза можливостями наглядача Пікашева.

Чи варто в таких умовах говорити про дисципліну? 11 березня молоді робітники 16,17, і 19 років, яких Пікашев найняв тимчасово для ремонту перил, напали на проїжджаючу через міст поміщицю з села Карлівка – Машку Дауенгауер. Це було у вечірній час. Вони підстерегли її екіпаж посередині мосту. Один з хлопців зупинив коней, схопивши їх за вудила. Другий звернув-

ся до неї. Машка спочатку подумала, що у юнака грає кров і він у такий спосіб шукає нагоди познайомитись з нею. Її це навіть потішило і на щоках пишної пані встиг появитись рум'янець. «Нарешті», – подумки вирішила вона, та коли два інших хлопці кинулись на неї з погрозами, «...ругая площадной бранью», і стали вимагали гроші, рум'янець враз пропав [63]. Машка не стала сперечатись, враховуючи, що водяна безодня поруч, а слідів назавтра не знайде жодний криміналіст, і віддала гаманець з грошима. Наступного дня вона поскаржилась поліцеймейстеру і описала нападників. Розслідуючи справу, той заспокоїв її, що такі напади останнім часом не поодинокі.

З таким складом людей Пікашев не мав змоги ремонтувати і просмолювати баркаси. Не вдавалось підтримувати порядок і змінювати постових, які стояли день і ніч на вахті. Для відкачки води з порому і для розводок доводилось звертатись до 12–13-річних юнаків, але й вони не хотіли працювати задурно – треба було шукати гроші, у яких Земство усе частіше відмовляло.

У 1916 році Пікашев вдався до нової тактики, якої ніколи раніше не було заведено на мосту: він почав звертатись до військових про надання йому полонених солдат-австрійців на авральні роботи без оплати. Крім того, він примірився залучати для роботи поранених солдат російської армії – тих, що закінчували лікування – на цей раз з оплатою. Але то було не просто. Не просто тому, що Пікашев у складній військовій структурі так і не зміг зрозуміти: до кого звертатись, хто приймає рішення. Жоден з тих, на кого він посилався, не хотів брати на себе відповідальність і вказував на іншого. Після кожного звернення Пікашев втрачав декілька днів на певні очікування і сподівання. Він писав завідувачому евакуаційною ротою – той військовим своїм діалектом, рубаючи кожне слово, направляв його до командувача 45-м піхотним запасним полком. У свою чергу командуючий полком рішуче відправляв його до командуючого Одеським округом. Звернення до останнього губилось невідомо де і чому, або ж просто тому було не до того. Через декілька тижнів Пікашев знов відновлював свій шлях по колу.

А тим часом рух по Варварівському мосту зростав. Погодні негаразди не обходили споруду, свіжі вітри тріпали зношений настил мосту, який уже стільки часу перебував без ремонту. Кошторис на заміну двох полонянок вже три роки припадав пилюкою – про виділення коштів можна було навіть не мріяти. Навіть якщо б Пікашев настоював, то відповіді б не отримав – в умовах виснажливої війни сподіватись на ремонт було непристойною розкішшю. Наглядач час від часу зі страхом поглядав на стару, почорнілу від часу, конструкцію мосту і гнав від себе нав'язливу думку про те, що після чергового буревію міст може зірвати з якорів і він відправиться у відкрите море. Одна надія: якорі настільки повростали у річну бузьку ракушку, що добре його утримували. П'ятнадцятиметрові колоди поважно хитались посеред річки, немовби заспокоюючи наглядача мосту.

Натомість, роботи не зменшувалось. Ось уже новий градоначальник Покровський розсилає своїм підлеглим, ряди яких міліють щоденно, нове розпорядження. Тепер вже про «категоричну» заборону плавання по річкам Південний Буг і Інгул у нічний час. У Пікашева з'являється надія, що тепер число розведень мосту ще більш скоротиться, а нічні – зникнуть зовсім. Та дарма. Кожного дня він отримує кипу прохань, наказів, приписів, вимог від власного начальства, військових командирів і напіввійськових начальників про необхідність неурочного пропуску річкових транспортів.

Ось він читає розпорядження, у якому йдеться про припинення морських пасажирських рейсів на лінії Херсон–Одеса у зв'язку із небезпекою нападу ворожого флоту. «Дуже добре. Проте, що чорноморський флот у цій війні себе ніяким чином не проявив – це відомо, але ж при чому тут неурочні розведення Варварівського мосту?» Виявляється, що дуже «при чому». Тепер людям з Херсону і Дніпровського низу, щоб дістатись Одеси, треба плити пароплавом з того ж таки Херсону на Вознесенськ, а звідти залізницею їхати до Одеси. Потяг через Вознесенськ проходить уночі, тож важливо не втратити зайвий час при проході Варварівського мосту. Про сприяння пароплавові просить Начальник 5-ї судноплавної дистанції. Не відмовиш. Тепер Пікаше-

ву разом з командою треба чатувати, щоб не зволікати при появі пасажирського пароплава. Ось розпорядження від якогось командира Південної армії: «Прошу без оплат і зайвих затримок пропустити через міст 500 гарб сіна». Наприкінці припис: «Для потреб фронту». Не відкажеш.

На календарі жовтень 1916 року. Трапляються ночі, коли «сало» починає потихеньку затягувати акваторію. Скоро зима. А ж ось і нове розпорядження. Пікашев відкриває конверта. Незнайомий бланк, відпечатане на машинці – не кожний день таке зустрінеш, машинка може бути тільки в забезпечених відомствах. «Завідуючий роботами з будування залізничних мостів ПЗ фронту» – якась нова одиниця. Пікашев намагається здогадатись: до чого тут Варварівський міст? Ну, гаразд, читає далі. В конверті лаконічне повідомлення: «Починається спорудження мосту через Південний Буг в районі Гур'ївки–Трихати. Вимагаю Вашого сприяння для безумовного пропуску суден».

Пікашев спочатку не повірив своїм очам. Перечитав ще раз. Але як такий проект можливий у той час, коли економіка країни виснажена війною і знаходиться фактично у стадії стагнації. Працюючи на своїй посаді він бачив, що гроші на ремонт і утримання мосту з початку війни практично не виділялись, а фонд оплати працюючих постійно зменшувався. Це при тому, що Варварівський міст був одним з найважливіших об'єктів такого типу в Росії, а кошти потрібні на утримання були невеликі. І ось тепер, коли армія відступає, у планах з'явився грандіозний об'єкт. Абсурд.

Залізничний міст з Гур'ївки на Трихати і справді почали будувати тієї осені. Та не простий плашкоутний, а на справжніх високих бетонних опорах. Число розведень Варварівського мосту у зв'язку з будівництвом Трихатсько-Гур'ївського знову зросло. Щоденно пароплав «Петроград» робив два рейси від Каботажної гавані до Трихат, обслуговуючи будівництво. Крім пароплаву, буксири з баржами щоденно доставляли необхідний матеріал на будівельний майданчик. Металеві ферми мосту виготовлялись на заводі «Наваль». Їх буксирували 40 км на понтонах. В 1916 році усі вони пропливли розведеним Варварівським мостом



повз пильне око наглядача Пікашева. Важко уявити: основні будівельні роботи велись у жорстокий зимовий період посередині широкої річки. Крім берегових устоїв і кілометрової дерев'яної естакади, в районі села Трихати посеред Бугу було встановлено 3 бетонні опори, основи яких занурились нижче дна річки на 20 м. Виконано було величезний об'єм будівельних робіт. На жаль, усе марно. Майже одразу після того, як міст прийняв звичайний для такої споруди вигляд, тобто – вирости фундаментні опори, а ферми були змонтовані у прольоти, виявилось, що один з бетонних биків–опор хилиться у бік правого берегу, у бік Одеси. Начальник будівництва негайно повідомив про неприпустиме відхилення своє керівництво. Наїхали Комісії. Пояснювальні, обстеження, пропозиції, рішення. Пусте. З цієї причини Гур'ївський міст так і не став до ладу, хоча потяги через нього деякий час курсували.

\* \* \*

У лютому 1917 року в Петербурзі сталася революція. Цар Микола II зрікся престолу, а Росією став управляти Тимчасовий уряд. В Україні почали відбуватись різні з'їзди: учительський, селянський, військовий – вони обирали людей в Українську Центральну раду, яка стала найвищою владою в Україні. В Петербурзі тим часом йшла шалена боротьба за владу, яка увінчалась Жовтневою революцією. Більшовики стали володарями величезного налагодженого господарства, яке за 2–3 роки в їхніх руках зупиниться, перестане працювати. Похилена опора Трихатсько-Гур'ївського мосту постане для них проблемою, яку вони не зможуть подолати. Відсутність фахівців мостової справи, які б запропонували грамотне інженерне рішення, – а це було цілком можливе у тій ситуації, – штовхне їх прийняти найганебнішу ухвалу: демонтувати мостову споруду. Не менш титанічні зусилля, ніж при будівництві, будуть прикладені радянською владою для того, щоб цей міст розібрати.

Революційний Петербург після перемоги пролетарської революції залишився без продовольства – годувати столичне населення було нічим. Щоб примусити Україну відряджати продук-

ти до Росії, уряд Леніна припинив відправляти на південь грошову масу, яка все ще друкувалась у Москві. Розрахунок був простим: якщо робітники не будуть отримувати заробітну плату, українська влада втратить підтримку населення великих міст, – лад захитається і впаде. У відповідь на це уряд Української Народної Республіки (УНР) припинив відправку зерна на північ.

1917 рік – рік початку великих перетворень. Для багатьох миколаївських чиновників і заможних людей він стане початком трагедій у особистому житті. Буржуа, поміщики і міська знать за декілька років будуть ліквідовані. Більшість тих відомих миколаївських прізвищ, що визначали життя міста ще не так давно, «кануть в лету». Ось і наглядач Пікашев, який вірою і правдою служив Миколаєву і служб'якого на Варварівським мосту, за великим рахунком, не дуже відрізнялась від працюючого пролетарія, теж отримав звинувачення від влади Рад за пособництво контрреволюційним силам. Йому закидали, що він не повинен був пропускати через міст «ворожу» техніку. Тільки диво та Леонтович врятували його від розплати. Невідома доля міського голови Миколаєва 1906–1909 рр. – власника пароплаву І. А. Баптизманського, який при найкрупнішій катастрофі мосту у грудні 1911 року своїм флотом швидко налагодив переправу на Варварівку. Не забуде радянська влада «віддячити» і міському голові 1909–1917 рр. М. П. Леонтовичу, з колекції й ініціативи якого постав миколаївський зоопарк – Микола Павлович буде кинутий до в'язниці.

Незадовго до свого арешту Леонтович зустрівся зі звільненим з посади наглядача мосту Антоном Пікашевим. Вони сиділи у тій самій бесідці, де вісім років тому відбулося їхнє знайомство. Не перестаючи стрекотав у клітці папуга. Багато зелені і гучний гомін птахів у звіринцю дозволяли забути про тяжкі часи. Усе тут виглядало, як і колись. Та обстановка у місті не сприяла піднесеному настрою. Антон примітив, що Леонтович одягнений у простецький костюм, який здавався ще й замалим для нього. «Що поробиш – данина часу», – подумав Антон. Він і сам останнім часом намагався вдягатись так, щоб розчинитись у загальній масі, не привертати до себе увагу. На минулому тиж-

ні він отримав з Харківщини жахливу звістку про свою родину: його батьків вже не було серед живих. Коли «ревком» постановив відібрати у них «для потреб фронту» усю худобу, Пікас кинувся на червоноармійців з вилами і був застрелений з револьвера на власному подвір'ї. Мати не змогла пережити цього жаху, затужила і через декілька днів померла.

– Антоне! Я чув про трагедію ваших батьків. Прийміть співчуття, – промовив Леонтович. – Але життя продовжується і треба один одного підтримувати.

Пікашев ствердно махнув головою і, киваючи у бік Акваріуму, спитав:

– Микола Павлович, як ваші підопічні у такий час? Напевно і вони відчують цей хаос?

– У першу чергу, – немовби чекаючи цього питання, парирував Леонтович. – Ви напевно знаєте, що уперше за всю історію Миколаєва місто залишилось без палива. Зиму, дякувати Богу, пережили, а з весни міська електростанція, яка без зупинки функціонувала з 1902 року, істотно зменшила обсяги подачі електроенергії споживачам. Тому й світло по усьому місту надходить лише з 20.00 до 23.00.

– Там, де я зараз мешкаю, світла й раніше не було і тепер тим більше немає, – сумно вставив Антон.

– Не переживайте, Антоне! Дасть Бог, ще поживемо, – всмінувся Леонтович своєю відкритою посмішкою і Пікашев одразу пригадав, що Леонтовича за його оптимізм частенько називали у місті «життєлюбом». А той продовжував. – Зараз вийшло розпорядження про обмеження використання електричного струму, дозволили на кожную адресу тільки по одній лампочці на 25 Вт [64]. На жаль обмеження торкнулись і Звіринцю. Довелось відключити від електрики компресори, які подавали кисень в акваріуми з рибками, підсвічування теж припинилось. Колекція почала зменшуватись, – підсумував Леонтович.

– Але ж Акваріум це гордість міста, – розчаровано сказав Пікашев, – невже їм байдуже.

– Їм головне нагодувати себе, – пояснив Леонтович і перевів розмову на інше. – Давай не про них, давай про нас, Антоне. Ви мабуть спостерігаєте, як місто покидають колишні службовці, купці, підприємці. Деякі не встигли і їх вже закрили. Ми з вами теж під прицілом. Якщо затвердиться їхня влада, вони почнуть шукати винних у своїх невдачах. А винні, по-їхньому – ми. Нас може врятувати тільки їхня поразка або ми самі.

– Микола Павлович, мені незручно питати, але дозвольте: ви розглядаєте варіанти покинути місто? – поцікавився Пікашев, трохи зніяковівши від прямого питання колишньому міському голові.

– Я – ні, – відповів Леонтович. – За мною колекція, – він знов посміхнувся і показав на звіринець. – Адже вони без мене на сто відсотків загинуть. Їх я кинути не маю права. Так що я залишаюсь і сподіваюсь на здоровий глузд нового керівництва.

На мить Леонтович задумався і Пікашев зрозумів, що це рішення йому далось непросто. Адже за ним була його сім'я: дружина і син Олександр.

– Я так думаю, Антоне, що вам теж треба на деякий час виїхати з міста, – продовжував Леонтович. – Через півроку-рік може в Україні витворитися ситуація, що й ми будемо потрібні нашому народу. Якщо ви стверджуєте, що батьківського дому на Слобожанщині вже немає і появляться там небезпечно, то я вам зможу порадити одне тихе місце. Якщо ви згодні? – зупинився він.

– Чим боятись вийти на вулицю тут у Миколаєві, то краще податись будь-де, – погодився Пікашев.

Леонтович став говорити тихіше, хоча в саду крім них не було нікого. Він нахилився трохи вперед:

– Може ви знаєте, що є така німецька колонія Новий Данциг, – запитав Леонтович і, побачивши ствердний кивок Пікашева, продовжував, – вона стоїть на Інгулі і до неї звідси близько сорока кілометрів. Німці в політику не лізуть і обстановка там спокійна. Українців в селі 15–20 відсотків – то ж вам буде з ким словом перекинутись. До того ж і німці вже добре знають нашу мову. В колонії є лютеранська церква. Настоятеля звати отець Пауль. Це мій добрий знайомий. Він надасть вам, Антоне, притулок і підтримає попервах. Якщо буде потрібно, зв'язок матимемо через нього.

За декілька днів Пікашев вже освоював нове помешкання в колонії Новий Данциг. Село потопало в зелені, а повз хати ніс свої води Інгул – тут він був неширокий, проте глибина його сягала 3 м. Річка була багата рибою. Отець Пауль допоміг йому і з роботою – Антон став завідувачем насосною системою. Насосна станція стояла на самому березі Інгулу, а довжина усїєї системи була 11 км. Воду подавали до станції Лоцкино для заливки в парові котли паротягів. Антон пригадав свою першу подорож потягом Харків–Миколаїв, коли виникла вимушена зупинка, бо станція вийшла з ладу. Тепер це господарство треба було освоювати.

Вже у Данцигу він дізнався про арешт Леонтовича. Серце стисло від болю. «За що?!» «За безкоштовний Акваріум для відвідувачів? За бруковані вулиці? За відкриті музеї? За міський водогін?» Відповіді не було. Світ перевернувся. Те, за що повинні були дякувати – карали. Те, за що чекав осуд – підносили. Наступали дивні часи: спокійно жив тільки той, хто нічого не робив і мало чого досяг. Населення вчилосся давити в собі усяку ініціативу ще на ранній стадії.

\* \* \*

**УНР.** 22 січня 1918 року 4-м Універсалом Україна оголосила себе незалежною республікою. Усі надра, земельні і водні ресурси, інфраструктура і державна промисловість стали належати Українській державі. Але більшовики у Москві не погодились визнавати УНР. Розпочалася інтервенція більшовицьких військ на Україну. Рада стала на порозі неминучої поразки. Щоб зупинити наступаючу армію Муравйова і захистити Київ, назустріч військовій армادі вийшли 300 київських гімназистів. Вони героїчно загинули у нерівному бою під Крутами і все ж на декілька днів затримали просування ворога. Щоб якось врятувати ситуацію, представники УНР до приходу більшовицьких військ встигли терміново підписати угоду з центрально-європейськими державами. Останні визнавали незалежність України і, в обмін на постачання продовольства з України, надавали їй військову допомогу. Угода була складена в один день з підписанням Брестського миру Росією за ініціативою В. І. Леніна. 26 січня Київ за-

йняли більшовики. Хоч їхнє перебування в столиці України було нетривалим (Київ був звільнений українськими військами), але наслідки стали катастрофічними. Було вивезене усе золото, гроші, інші цінності. Відступаючи, червоноармійці прихопили з собою, щойно виготовлені, матриці для печатання українських карбованців. Упродовж 1918 року вони будуть використані радянською владою Росії для випуску фальшивих грошей і підриву фінансової системи незалежної України [65].

На основі договору Центральної Ради про підтримку за декілька днів в Україну вступили німецькі війська. Не залишився поза їхньою увагою і Миколаїв.

16 березня 1918 року Миколаїв зайняли німецькі підрозділи. Вантажні автомобілі з гарматами рухались Варварівським мостом з боку Одеси. Накат з дощок від такої ваги занурювався у воду. Німецькі водії, відчуваючи, що тверда основа кудись пропадає з під їхніх коліс, – тиснули газ, пролітаючи небезпечний відрізок. Колеса їхніх машин ще деякий час залишали мокрий відбиток на дорозі. Автомобілі з солдатами направлялись до казарм по вулицям 1-й Слобідській 60 і Кузнецькій 78, за ремонт яких німецька Комендатура у той же день відправила миколаївській Управі аванс 20 тис. руб. [66].

Варварівський міст не виніс цих випробувань. Виявилось, що «трудяга» не звик до таких навантажень і лише за один день він був розбитий. Завідуючий миколаївськими мостами Кірста рапортував міській владі про його жалюгідне і аварійне становище. Міст ще з початку Першої світової війни не бачив ремонту – останнім часом його просто добивали. Не один кінь, особливо у темну пору, підвернув на ньому ногу, не одне колесо підводи провалювалось у щілину в накаті. Але остаточно міст розбили німецькі автомобілі. Після проїзду через міст важкої німецької техніки постало питання про його ремонт. Уперше за останні роки з'явилася можливість підправити міст. Вже 20 березня за вимогою Німецького штабу міська Управа видає розпорядження про видачу десятнику Миколаївського міського самоуправління Тетелісу 650 соснових семиметрових дощок і 25 пудів цвяхів. Матеріали знаходились в порту. Перевізник Кутузов за дві доби перекинув їх з Каботажної гавані на міський двір, який зна-

ходився по вулиці Пограничній, за що переконливо затребував 570 руб. Самі матеріали коштували 10 460 руб., з яких 2 788 руб. сплачувала Українська держава, а решту – херсонське Земство, яке в свою чергу, не відкидало сподівань стягнути цю суму з німецької сторони. Чи розраховались з Кутузовим і хто взяв на себе сплату 7,5 тис. руб – невідомо. Але міст був полагоджений дуже швидко [67].

**Уряд Павла Скоропадського.** За місяць перебування в Україні німці зрозуміли, що Українська Центральна рада навіть не має адміністративного ресурсу, щоб виконати свої зобов'язання по договору. Тому у квітні 1918 року за їхньої ініціативи вона була розпущена, а на заміну їй представляти Українську державу став Павло Скоропадський. Його піврічне правління увійшло в історію під назвою «гетьманат», оскільки 35-річний колишній царський генерал називав себе гетьманом. Його управління, яке супроводжувалось вилученням врожаїв у селян, не мало популярності серед населення України. Хоча його урядом багато корисних справ було зроблено. Для того щоб працювала бюджетна сфера, утримувалась армія, діяла фінансова система, виконувались обтяжливі умови Брестського договору, необхідно було задіяти податковий механізм. За час керівництва Центральної Ради податки з населення не збирались, тобто не було повернення грошей у бюджет. Скоропадський пішов на цей крок, хоч це був непопулярний захід. 31 травня 1918 року була введена в обіг українська гривня, яка деякий



*Гетьман Скоропадський*

час діяла паралельно з карбованцем. У якості розмінної монети з'явилися поштові марки, які називались «шаги». Фальшиві карбованці, виготовлені на захоплених російською армією матрицях, які закидались на територію України з РСФСР, по мірі можливості вилучались. Скоропадському в короткий строк вдалося стабілізувати українську валюту. Для цього були проведені непопулярні заходи: земельний податок був збільшений утричі, податок з підприємств торгівлі зріс у півтора рази. Були введені цукрова і винна монополії: весь приватний спирт вилучався у казну, а ціна на горілку встановлювалась у розмірі 10 карбованців за пляшку. Були запроваджені акцизи на тютюн, чай, пиво [68].

Після нетривалого правління Скоропадського протягом 1918 року в Україні стабілізувалась обстановка, відновився порядок і настала фінансова стабільність. Держава отримала реальний бюджет, виникло підґрунтя для економічного відродження України.

Проте непопулярні заходи мало кому подобались. Котилася хвиля невдоволення. Дуже швидко набридли українцям і німецькі солдати, які вели себе безцеремонно на території країни. Під проводом Петлюри було підняте селянське повстання і втрати німецьких солдат йшли на тисячі. Зрозумівши, що подальше перебування у гостях може мати ще гірші наслідки, німецькі війська у грудні 1918 р. покинули Україну. Велику роль в очищенні Миколаєва від німців зіграв отаман Григор'єв, під прапори армії якого селяни щодня записувались сотнями.

**Директорія.** Одразу за тим у Києві було проголошено відновлення Директорії Української Народної Республіки (Директорії УНР). Їй від уряду Павла Скоропадського залишилась повна казна. Найвпливовішою фігурою в Директорії був 36-річний Петлюра. Було поставлено багато цілей, але внутрішні і зовнішні проблеми завадили їх вирішенню. Більшовицька Росія великими темпами мобілізувала військові сили.

На противагу їй 60-тисячна французька армія увійшла в Україну, маючи на меті підтримку Білої армії Денікіна. Спроби керівників УНР прихилити французів на свій бік не мали успі-



ху – останнім не симпатизували ні Українська самостійна держава, ні більшовики.

Тим часом червоні війська більшовиків напали на Харків. Настав 1919 р. – рік хаосу. На території України знаходилось декілька армій: українська, більшовицька, біла, французька, польська і анархістська. Перебування білої денікінської армії на території Миколаєва супроводжувалось погромами і розстрілами невдоволених жителів, які в історію увійшли «комунарами». Серед армій, які протиборствували на українській арені, не було жодної, яка була б значно сильнішою від інших. В таких умовах важливим чинником ставало матеріальне і грошове забезпечення війська. Саме цього не вистачало українцям. До того ж восени Галицьку армію – важливу частину Української – вразила епідемія тифу. За декілька тижнів її кількість різко скоротилась. Але основною причиною поразки українців була та обставина, що створення держави вони розпочали до завершення формування нації. Натомість, в 1919 році в збройних силах Радянської Росії налічувалось до 2 мільйонів солдат, які забезпечували домінування Червоної армії над іншими. Миколаїв перейшов до їхніх рук. Власники підприємств і буржуазія були обкладені п'ятимільйонним податком. Були заарештовані і кинуті до в'язниці представники колишньої адміністрації, чиновники, просто активні люди, які не поділяли комуністичних принципів. За переказами, у місті таких було приблизно 400 чоловік. Ось і Зоосад-акваріум залишився без Леонтовича. Переляканий персонал звіринцю докладав великих зусиль, щоб зберегти рідкісну колекцію. Додалися труднощі, які без Миколи Павловича вирішити було неможливо. Перебування міста під владою більшовиків було нетривалим: 6 травня спалахнуло повстання і за декілька днів «червоні» покинули місто. Вони відступали на Одесу через Варварівський міст і 11 травня на мосту стався бій. У той день до міста увійшли військові частини селян-повстанців отаманів Григор'єва і Махно. Та за два дні Миколаїв знов повернули війська Червоної армії. Отамани не порозумілися між собою і Махно застрелив Григор'єва. І хоча у навколишніх селах одне за одним спалахували повстання, керівника штибу Григор'єва їм не вистачало.

Миколу Леонтовича продовжували тримати за ґратами. Ще не так давно, при відступі германських військ, у нього була можливість покинути місто. Так вчинили інші, хто не поділяв комуністичних поглядів. І він теж був схильний до цього кроку, але... Його звірі. Що буде з ними? На кого він їх покине? Персонал Акваріуму, хоч і відданий своїй справі, та без фінансування, без керівництва не вбереже колекцію. І Микола Павлович вирішив залишитися в місті.

Звільнили Леонтовича через півроку.

Допомогли звільненню його улюбленці – звірі, точніше один із них – крокодил. Той самий двометровий крокодил, від якого під час свого знайомства з будинком міського голови не могли відірвати погляду численні відвідувачі. Скільки людей за останні роки побачили цю рептилію, скільки малечі із захопленням споглядали за її рухами? Тепер вже про це ніхто не скаже. За колекцією звірів залишились доглядати на громадських засадах тільки три людини, які просто фізично не встигали виконувати роботу. Хтось із них напевно випадково, а може й навмисно, не зачинив двері тераріуму. Крокодил скористався шансом – коли ще таке буде? Він виповз з приміщення, пройшовся коридорами і спустився з ганку. Роздивившись направо і наліво, вирішив шукати водойму. До Інгулу було не дуже далеко, якихось триста метрів. Крокодил, очевидно, відчув це своєю звіриною інтуїцією і попрямував у напрямку річки. По дорозі йому зустрічалося багато людей, але він на них не реагував, бо звук бачити їх щоденно. Люди обступили його на безпечній відстані, підходити ближче боялись. Якийсь солдат із революційним запалом вихопив револьвер і хотів пристрелити земноводне чудовисько, але народ почав гомоніти і революціонер відступив. Натомість з'явився патруль. Про небувалу подію була оповіщена комендатура. Прийняли рішення терміново їхати у тюрму за Леонтовичем – тільки він, на думку нової влади, міг чимось допомогти. Через 15 хвилин колишнього міського голову доставили на місце події. Миколі Павловичу вдалося навести на розум рептилію і повернути гада до звіринцю. Про що шепотів він звіру, тепер вже не скаже ніхто. А Леонтовича після того залишили у спокої. Він став працювати директором націоналізованого звіринцю.



## **5 ВАРВАРІВСЬКИЙ НАПЛАВНИЙ МІСТ ЗА РАДЯНСЬКИХ ЧАСІВ**

### **МІЖ ВІЙНАМИ**

На початку 1920 року у Миколаєві була остаточно встановлена Радянська влада. Зв'язки з іншими регіонами були порушені і місто потерпало без поставок палива. Без нього майже зупинила роботу міська електростанція. Миколаївський «губревком» вимушений був своїм рішенням значно скоротити подачу електроенергії міським споживачам. Це викликало обмеження руху трамваю і перебої з подачею води. Як у таких умовах Леонтовичу вдалося зберегти колекцію Акваріуму – невідомо. Попри суттєві втрати прообраз майбутнього зоопарку продовжував діяти на радість миколаївцям.

У 1920 році була утворена Миколаївська область. Через два роки область увійшла до складу Одеської губернії. Нова губернія займала ті ж терени, що до революції займала Херсонська губернія, тобто змінилось її головне місто. Так тривало недовго. Наступного року територія Миколаївщини була розділена між чотирима округами: Миколаївським, Первомайським, Одеським і Херсонським. Владу у Миколаєві став представляти Окружком. Таке підпорядкування продовжувалось до початку 30-х років. А з 1932 року по 1937 рік Миколаївщина була віднесена до Одеської області і лише у 1937 році знов утворилася, як окрема одиниця, Миколаївська область.

З встановленням Радянської влади життя миколаївців кардинально змінилося. Заводились нові порядки. Міська верхівка і заможні люди у буремні роки громадянської війни покинули місто, а ті, хто залишився, не один раз пошкодували про це. Нові порядки відчували на собі не тільки миколаївці, але й варварівські мешканці. Варварівська церква, яка від часів перебудови графами Ламбертами з дерев'яної козацької на кам'яну простояла сто років, в роки нав'язливого атеїзму була частково зруйнована. З 1921 року в ній знаходилась комора і навіть в'язниця. Тоді містечко Варварівка було волосним центром і владу репрезентував «волвиконком». У березні 1923 року нова влада вирішила об'єднати в один район чотири волості: Петрівську, Ландауську, Варварівську і частину Нечаянської. Центром району стала Варварівка. Виконавчу владу забезпечував Варварівський райвиконком, який прийшов на зміну волосному виконкому. Необхідні для нових установ приміщення вилучались у заможних мешканців на основі так званого «революційного права». Для розширення місцевої амбулаторії був зайнятий будинок забезпеченого селянина Лопатіна, якого назвали куркулем [69, с. 212]. Коли для контори райвиконкому знадобилась будівля, 12 березня з'явився Протокол загальних зборів мешканців Варварівки, в якому зазначалось, що найкраще для таких цілей підійде будинок священника місцевої церкви. Райвиконкому залишалось затвердити рішення зборів і вселитись до нових апартаментів, запропонувавши батюшці «...в 24 часа очистить дом» [70, с. 20]. У тім, що той володів одним з найзначніших будинків Варварівки, не було нічого дивного. У дореволюційній Росії священник щомісяця отримував від влади 300 руб. за свою службу. Це були дуже значні гроші у ті роки, у порівнянні хоча б з заробітною платою наглядача мосту Пікашева – 100 руб. або матроса мосту – 25 руб.

Вилучення приміщень продовжувалось і надалі. 10 липня 1923 року під арештне відділення Варварівської міліції був зайнятий будинок єврейської релігійної общини. У той же день під клуб були націоналізовані апартаменти, у яких проживав пристав Шмигельський [71]. Для збору продподатку у 1923 році був

відкритий районний «фінансово-податковий стіл». Перерозподіл будинків тривав.

Про Ламбертів у Варварівці вже декілька років не було чути. Покинув Побужжя і колишній наглядач мосту Антон Пікашев. Пагорби Спаського урочища, на яких колись міський голова Леонтович влаштував йому іспит, в роки Громадянської війни перетворились на міське звалище. Величезні клени і акації вирубали на топку. Приміщення перших поверхів миколаївських будинків, які раніше займали лавки торговців, спустіли – купецький люд зникав із міста. Звільнені площі колишніх торгових точок нова влада перерозподіляла під житло для тих, кому вважала задоцільне.

Виконавчий комітет губернії на той час займався в основному збором продовольства, яке просто і безцеремонно вилучалось у заможного селянина і відправлялось до Росії. Країна, яка ще недавно дарувала європейським державам красені-мости (не маючи своїх), потерпала від голоду. Тоді її найвище керівництво вирішило, що саме час багатенькому власнику-індивідуалісту поділитись своїми запасами. А відбирати у працюючого українського селянина було що. При 4,5 млн робочого населення України в людей у той час було 4 млн коней і волів. Одразу після приходу до влади більшовики запустили механізм, направлений на нівелювання доходів людей, на знищення приватногосподарського вектору розвитку економіки, на зменшення прибутків населення. Селяни під тиском продрозверстки, коли піднадуманими приводами вилучались «надлишки» продуктів, стали скорочувати свої посіви до розмірів споживчого мінімуму [72]. Розпочинався голод.

Варварівський міст від того, як ним стали управляти нові люди, не ставав кращим. Зліплений зі старих колод, на початку 20-х років він перебував у жалюгідному стані і функціонував на грані своїх можливостей. Колоди втратили плавучість і ледь виглядали з води. Їхня підйомна сила наближалась до критичного значення. У будь-який момент переїзд мостом міг припинитись. У вересні 1923 року, щоб переконатись, що розмови про аварійний стан – не пусті слова, зробили детальне обстеження мосту

через Південний Буг. Була виявлена втрата плавучості у розмірі 80% від первісної. Така ситуація пояснювалась ледь не десятирічною перервою заміни ялинкових набухлих колод. У бутність наглядачем Пікашева щорічно проводилась перебудова 5–6 полонянок, а тепер забули, коли їх останній раз змінювали [73, с. 369].

У 1923 році на зміну «Губвиконкомам» приходять «Окрвиконкоми». Цей період характерний для появи великої кількості незрозумілих назв і нових термінів. На усі необхідні витрати треба було тепер заздалегідь подавати заявки в «Микокрплан», а вже він передавав їх в установленому революційному порядку до поважної організації, яка називалася «Укрдержплан». Заявки подавались завчасно за рік. Якщо не встигали замовити чогось своєчасно – треба було чекати наступного року. Якщо встигли – була надія, що частину замовленого «виділять». Поривалися замовляти більше, ніж потрібно – та гроші без «наряду» нічого не були варті: витратити їх на щось інше було неможливо. Але «Укрдержплан» не обманеш – його чиновники знали: кому і скільки чого потрібно і зайвого не давали. Якщо обґрунтовували заявку грамотно – можна було отримати «рознарядку» або «фонд», які треба було вміти «реалізувати».

Враховуючи важливе стратегічне значення Варварівського мосту і висновки попереднього обстеження його стану, голова «Окрвиконкому» Сиволап дав доручення Відділу місцевого господарства («Відмісцгоспу») скласти проект ремонту мосту і обрахувати на це кошторис. Було зазначено, що з урахуванням відсутності ресурсів, необхідно притримуватись існуючої до того конструкції. Складений проект повинен був розглядатись у столичному Харкові.

На календарі 27 жовтня 1924 року. В «Микокрплані» проходить засідання Комунальної секції. На нараді місцеві політичні фігури, товариші з виконкому, інженери мосту, проектувальники. Усі прізвища нові. Треба щось вирішувати з Варварівським мостом, інакше він ось-ось зупиниться. Якщо обійтись побіжним ремонтом – потрібно 200 тис. руб. Та наступного року треба

буде витратити ще більше – в державі інфляція. Найкраще було б поставити новий міст – та бракує ресурсів. Проект порятунку мосту представляє інженер Боровський [74]. Існуючі соснові колоди у два ряди він пропонує замінити ялинковими в один – такий захід задля економії. Міст, як і раніше, складатиметься з плотів. Проект враховує 400 кг натовпу людей на 1 кв. м., він консолідується із засадами перекиду військ. Обчислений розрахунок відповідає нормі: 12 т сконцентрованого рухомого навантаження на одну полонянку. Колоди в тонкому кінці повинні бути не менше 53 см у діаметрі. Піднастильні та позанастильні бруси 18×18 см, хвилеломи у два ряди по обидві сторони, накат – з дощок дубових. Усе передбачено. Якщо для настилу немає дощок дубових, можна соснові. Металеві кріплення по 4 пуди на 1 полонянку – менше вже не можна. Вартість запропонованого капітального ремонту – 531 тис. руб. Шалена цифра. Нарада йде вже другу годину, ось оголошується перерва, під час якої спіхом перераховується кошторис реконструкції мосту. Після перерви вартість мосту знижується – тепер 450 тис. руб. Але і їх важко буде отримати. Рішення засідання все ж таки відправляється у Центр [75]. До цього рішення додається також постанова «Микокрвиконкому», у якій йдеться мова про те, що у випадку неможливості виділення всієї суми у розмірі 450 тис. руб., то для того, щоб не припинявся рух мостом, достатньо асигнувати 200 тис. руб. з погашенням решти суми на протязі 3-х років, тобто 250 тис. руб. з відсотками [76].

У таких режимах проходило багато засідань, але все упиралось в брак ресурсів. Навіть реконструйований завод «Руссуд» – колишнє «Адміралтейство» – стояв декілька років у законсервованому стані через грошовий дефіцит. Для відновлення роботи верфі не було замовника, який ладен був розраховуватись за побудову суден і виконані роботи. А замовником за радянських часів могла бути тільки держава. Завод «Руссуд» помалу став відновлювати роботу тільки після 1928 року.

Питання перебудови Варварівського мосту на початку листопада 1924 року розглядалось в «Економічній нараді УСРР» (УЕН) і було наполегливо рекомендовано: збудувати новий міст

через Південний Буг впродовж 1925 року [77]. Затеплилась надія. Папери з резолюцією «Еконнаради» були передані до Центру. Після цього повідомлення питання надовго затихло.

Протягом півроку не було ніяких звісток. Нарешті прийшла відповідь від «Укрдержплану»: в Центрі відхилили затверджений «Микокрпланом» проект Варварівського мосту на традиційних колодах, який розглядали на засіданні Комунальної секції і «Еконнаради», а запропонували збудувати на Південному Бузі більш сучасний міст. Щось із серії: «ми не такі багаті, щоб будувати дешеві мости». «Укрдержплан», у розпорядженні якого на той час було обмаль ресурсів, яких не вистачило б на будь-який більш-менш значний об'єкт, пропонував збудувати міст для гужового і автомобільного транспорту «з нуля». Плани поставити його на металевих або залізобетонних понтонах «Укрдержплан» відкинув одразу: не було досвідчених фахівців і не підходила по якості вода. Він порадив скласти проект мосту на дерев'яних понтонах. Кошторис такого мосту невдовзі з'явився: ті ж 450 тис. руб. У миколаївських мостовиків і місцевих людей, які щоденно стикалися з труднощами варварівської переправи, така наполегливість Центру викликала іронію. Вони розуміли, що проект на дерев'яних понтонах – це абсурдне і зовсім не сучасне рішення. Такий міст можна було поставити хіба що на озері, де вода не рухається. Не враховувати характер річки могла тільки далеко від мостової справи людина. Про залізобетонні понтони ніхто з миколаївців не згадував – очевидно, не зрозуміли: про що взагалі йдеться. Приймати участь у будівництві мосту, який наступного року рознесе штормом, мало кому хотілось. Тим більше, що у звичайних діях нова влада дуже часто вбачала контрреволюцію і зраду. Аргументи миколаївських мостовиків проти такого варіанту мосту були прості.

Південний Буг на північ від мосту тягнеться на 4–5 км при невисокому правому березі, стільки ж і на південь. З обох боків міст страждає від сильних вітрів. Річка змінює напрям течії і має мулисте та черепашкове дно, у якому слабо тримаються якорі. Міст, якщо його влаштувати на понтонах, мав би велику парусність, і при вітрах, які буває дмуть по декілька днів в одному на-



прямку, неминуче наражався б на те, що якорі його повзли у мулистому ґрунті. Хвилі з півночі на південь при пробігу 5 км представляють явище, з яким не можна не рахуватись. Можна собі уявити стан такого мосту при сильному хвилюванні річки. Це була б суцільна гра понтонів, при якій верхня накатна частина мосту стала б тріщати і швидко руйнуватись. Запропонований «Укрдержпланом» варіант нового мосту не відповідав характеру Південного Бугу.

Адміністрація мосту і миколаївські проектувальники, які краще уявляли собі темперамент Бугу, стали категоричними противниками мосту на понтонах. Багато енергії приклали вони і чимало аргументів використали, щоб розбити вперті задуми новоспечених спеціалістів у Центрі. Замерзлі понтони потрібно було б обрізати від льоду вздовж мосту з обох боків наскрізними лініями, утворюючи так звану «майну», а крім того, кожний понтон треба було звільняти від криги, щоб уберегти від руйнування. Якщо врахувати, що таку роботу необхідно проводити двічі-тричі за зиму, то розмова може йти про пробивку 6–10 км льоду. Крім усього, всередину понтонів необхідно було б засипати сіль, щоб захистити їх від розривання. Обшивка понтонів не настільки міцна, щоб від струсів при їзді у сильні морози, її не розперло. Окрема тема: льодохід. Миколаївці знали, як під час нього лід рухається великими крижинами. Якщо навіть розводити міст у такий час для їх пропуску, то все одно будуть прорізи у нерозвідній частині мосту. Отже, при дерев'яних понтонах виникає необхідність побудови льодорізів північніше мосту. Це дорого, але й вони не забезпечать обшивку у той час, коли суне тонка крига, так звана «склянка». Якби хоч були металеві понтони, то принаймні «склянки» вони не бояться. Але на метал дозволу «Укрдержплану» не було.

Раніше він би називався наглядачем мосту, а тепер – начальник адміністрації на прізвище Перепелиця у сенсі будівництва понтонного мосту зазначав: якщо все ж Центр буде продовжувати наполягати на варіанті з дерев'яними понтонами, то у такому разі необхідно одразу передбачати способи ремонту цих понтонів. Для цього належить поруч з мостом поставити плавучий

док, який буде піднімати понтони для поточного ремонту [78]. Хоч побудова такого доку, задоволення не з дешевих, без нього не обійтись, – запевнив він.

Остання умова примусила задуматись впертих спеціалістів із Центру і врешті вони перестали просувати ідею понтонного мосту, хоча мало хто й так вірив, що знайшлись би можливості для його побудови. А міст за час останніх перипетій і марних листувань втратив ще 10–12% своєї плавучості. Останніми тижнями спостерігалось занурювання окремих полонянок включно з мостовим полотном за самого незначного навантаження. Миколаївці з сарказмом стали говорити, що то не міст, то товстий цеп, прив'язаний до обох берегів. Половина настилу мосту також потребувала заміни, але зовсім нераціонально було його міняти за такого заглиблення полонянок і гнилої піднастильних брусів [79].

Наприкінці квітня 1925 року миколаївці отримали листа з новоутвореної організації «УкрУМТ» (Українське управління місцевого транспорту), у якому йшлося про те, що схематичний проект мосту на плотах буде найближчим часом представлений в «ЦУМТ», який знаходився у Москві. На цей раз із відповіддю довго не зволікали і вже 2 липня з «ЦУМТа» прийшло невтішне повідомлення:

1. Клопотання УСРР про виділення коштів на 1924/25 р. з резервного фонду РНК СРСР у розмірі 250 тис. руб. відхилено.
2. Проектом кошторису на 1925/26 р. за вимогою Військового відомства передбачена деяка сума для початку будівництва мосту.
3. Початок будівництва буде залежати від розпорядження Уряду [80].

Така невизначеність була дуже ризикованою і декілька миколаївських керівників написали до «УкрУМТ» листа, в якому знімали з себе відповідальність за стан мосту. Це були місцеві: начальник УМТА Гуль, завідуючий відділом благоустрою Веселов і міський архітектор Сахновський.

Настав 1926 рік. В умовах відсутності можливостей «УкрУМТ» рішуче демонструє свою діяльність. Він звертається до Микола-

ївського «Окрвиконкому», нагадуючи йому про те, що свого часу, коли ще був «Губвиконком», тобто чотири роки назад, Миколаїв пропонував збудувати міст на кредити. Тепер «УкрУМТ» пропонує повернутись до цього питання і добитись асигнувань у розмірі 100 тис. руб. на 1926/27 роки за умови виділення частки суми і від Миколаївського «Окрвиконкому». Останній 15 травня відповідає, що принципово згоден приймати дольову участь у витратах, але за умови, що «УкрУМТ» приступить до робіт вже у поточному році. А вже 2 липня голова «Окрвиконкому» тов. Сиволап, очевидно не вірячи в обіцянки, надає розпорядження «Відмісцкому»: «...виділені кошти не дають можливості розгорнути більшу роботу з ремонту Бузького мосту, тож «19 дільниця» УкрУМТу в 1926 році буде проводити роботи виключно на земляній частині мосту» [81]. Це означало, що нічого робитись не буде.

Ситуація з іншими мостами округу не була кращою, а подекуди здавалася ще гіршою. Стан Кантакузенського мосту у Вознесенську був ще складнішим. Зволікати з його ремонтом було вже не можна. «19 дільниця», у підпорядкуванні якої крім Варварівського і Інгульського мостів, були також Кантакузенський міст через Буг і Бериславська переправа через Дніпро, прийняла наступне рішення. Завод ім. Марті за рахунок коштів (41 тис. руб.), які попередньо призначались для ремонту Варварівського мосту, – виготовляв для заміни колод Інгульського мосту так звані «поплавки» з металевих труб. Після такої реконструкції старі колоди Інгульського мосту відбуксировувались до Вознесенську. Усі ці дії були санкціоновані Головним управлінням шосейних і ґрунтових шляхів («Головшляхупр» або ГШУ) [82].

Варварівський міст того року знов залишився без ремонту з причини відсутності матеріалів.

Тим часом у період між Першою і Другою світовими війнами Варварівський міст і сам приносив доходи. Переїзд через нього, так же, як і через Інгульський, і через Кантакузенський, був платним. Водій легкового авто повинен був заплатити 2 крб, а вантажівка сплачувала по 1,5 крб за кожен тону. Кучер підводи за кожного коня віддавав 25 коп. Для того, щоб перетнути міст

з коровою – слід було приготувати 20 коп., якщо дрібна худобина – 10 коп. З мотоцикліста брали 1,50 крб, а з трактора – по 6 крб. Усе робилось по закону з усіма атрибутами. Була каса, у якій продавали квитки. Для державних транспортів були роздруковані карточки на безкоштовний переїзд. Розведення мосту про- водилось чотири рази на добу – плавзасоби проходили без опла- ти. Але якщо траплялось неурочне розведення, то збирали по 10 крб з кожної посудини.

За перевищення швидкості на мосту (10км) карали штрафом 25 крб.

За рік дохід від експлуатації Варварівського мосту становив 165 тис. крб. Витрати на заробітну платню персоналу були 19 тис. крб.

Нова влада збирала гроші з мешканців Миколаєва не тільки на мостах: Варварівському і Інгульському. Приватний акваріум Леонтовича після перемоги революції був націоналізований і став зватись «Держакваріум». Тоді уперше була призначена вхідна плата: діти і червоноармійці сплачували по 10 коп., члени профспілок – 15 коп., решта відвідувачів – 25 коп.

Але повернемося до стану Варварівського мосту у двадцяті роки. Назрівала необхідність заміни аварійного наплавного мосту новим. І хоч Центр погодився щодо того, що міст повинен бути влаштованим на дерев'яних плотах, проте ресурсів на реконструкцію мосту виділяти не поспішав [83].

Чергова надія прийшла від залізничників. На той час основні роботи з поспішного демонтажу Гур'ївсько-Трихатського мосту добігали кінця. Вивільнювались робочі кадри, які отримали досвід на роботах у Гур'ївці. Чи можна прирівняти такий досвід, набутий при розборі з досвідом по зведенню споруди? Виявляється, можна. У владних кабінетах виникла ідея збудувати новий залізничний міст з Миколаєва на Корениху. Залізничне управління в особі 10-ї відновлювальної армії у районі Ліскової коси в 1924 році проводило вишукувальні роботи. У миколаївського начальства затеплилась ідея стати співучасником амбітного проекту, вирішивши таким чином вічну проблему пере-

прави на правий берег Бугу [84]. Але і цей задум невдовзі згас по тій же причині – відсутність можливостей.

Ідею побудови залізничного мосту ще раз обговорювали у 1935 році. Було очевидно, що місце для переходу Південного Бугу в районі Гур'івки з самого початку у 1916 році було обрано невдало. Лунали пропозиції збудувати міст ближче до Миколаєва, а місцем називали знову район Ліскової коси, де Буг мав найменшу ширину. Міст повинен був починатись на косі з естакади, бути однопролітним, нерозвідним і високим для можливості проходу військових суден. Кінцеву крапку у питанні місця для побудови залізничного мосту вирішили поставити після переводу пасажирської і товарної станції на Водопій. Після того в місто пішли б тільки елеваторні, портові і заводські вантажі, а від станції Водопій пішла б дорога Миколаїв–Одеса. Зрозуміло, що тоді найкращим місцем для переходу Бугу був би район Широкої Балки, де посередині річки стоїть на острові Костянтинівська батарея, яка давно втратила своє військове значення. Від лівого берега річки до острова близько 300 метрів – тут Буг глибокий і судноплавний. Від острова до правого берегу – мілководдя. Перехід Бугу в районі Широкої Балки звільняло б від необхідності мостового переходу через Інгул.

Такими думками були обтяжені голови миколаївських мостовиків у передвоєнні роки при повній відсутності фінансових і ресурсних можливостей.

\* \* \*

Розповідаючи про Бузький міст початку ХХ ст. варто коротко зупинитись на становищі з дорогами на Півдні України в цілому і у Варварівському районі зокрема.

Ще у XVIII ст. дорогами в Росії ніхто не займався, хоч вони й перебували у веденні Нижніх земських судів. Лише час від часу вздовж ґрунтового полотна копали рови і мостили в'їзди перед містками, а в низинах вкладали колоди «колеїсто». Але системного характеру ці роботи не мали. Стан доріг, або трактів, як їх тоді називали, залишався таким, що інколи візники, взявшись за перевезення вантажу і фізично не маючи змоги викона-

ти прийняте зобов'язання, вивалювали той вантаж на дорогу, а самі розбігались. У 1816 р. для поліпшення трактів був введений збір 25 коп.\* на кожну ревізьку душу. Для порівняння, перевіз 1 пуда вантажу на відстань 400 км коштував тоді також 25 коп. Хоч було й зібрано збору 5 млн руб., та дороги не покращились. Тому через 6 років збір був замінений натуральною повинністю. В середині XIX ст. завідували трактами «Губернские о земских повинностях Присутствия», а пізніше «Управління шляхів сполучення». У дореволюційній Росії уся мережа доріг імперії ділилась на поштові, торгово-транзитні, військові, місцеві. Були також худобо-прогонні, сольові, етапно-прогонні. Кошти з казни виділялись лише на поштові і військові тракти. Роботи проводились в режимі примусу місцевих жителів. Нагляд за роботами проводила «Будівельна і дорожня комісія». Для утримання всіх інших доріг поміщики надавали матеріали і поставляли робочих. Замощення трактів бруківкою у балках і на підйомах стали робити наприкінці XIX ст. Наглядали за трактами «дорожні майстри» (1 на 43 км) і «кондуктори» (1 на 109 км), які виконували й дрібні роботи. На кожні 4 км були найняті люди на посади «дорожніх сторожів», які повинні були відповідальні ділянки доріг звільняти від снігу, очищати канави, вирівнювати дорожню кору. Обчислення на виправлення доріг проводились завчасно за 3 роки, тож знесені водою мости довго чекали відновлення.

Стрімкий розвиток хлібної торгівлі сприяв перерозподілу коштів у бік розширення інфраструктури. Шосе повинні були прийти на зміну трактам. Зерно у Миколаївський порт і Варварівську хлібну пристань доставлялось в основному водою з Вознесенська, але чимала кількість перевезень виконувалась гужовим способом. Херсонське земство тоді звернуло увагу на те, що в період дощів власники транспортів терплять незручності і у сиру погоду число їх різко скорочується. Тож, було прийняте рішення на укріплення доріг у деяких місцях. Замощення гори у Варварівці велось із року в рік з 1883 по 1896 рік [85]. Двохкіло-

---

\* Тоді як по усій імперії збір був 25 коп., з татар збирали по 45 коп., але коли татарське населення стало покидати межі Росії, збір зменшили, а потім зовсім відмінили (Очерк развития дорожного дела / сост. инж. А. Гельфером. – Петербург, 1911).

метровий відрізок ставпрямим продовженням Бузького мосту. Він був під'їзним шляхом також і до вантажної пристані.

Після 1896 року дорожніми роботами в Одеському напрямку ніхто не займався аж до 1928 року, хоча увесь час влада намагалась робити якісь потуги.

Радянська влада вводить нову градацію шляхів: союзні, республіканські, районні, сільськогосподарські, під'їзні. Союзні і республіканські шляхи називали також шляхами першої і другої категорії. У Миколаєві усі ниточки від дорожніх організацій і дільниць сходились на «Шляхово-транспортному відділі», який координував їхню роботу. Під його наглядом знаходилося 626 км доріг, з них 59 км – союзні. Не всі дороги, навіть союзного значення, у міжвоєнні роки мали тверде покриття. З 59 км союзних доріг лише 4,4 км були мостовими, 5 км – гравійними, а 15 км – дорогами, по яких пройшов грейдер, тобто профільованими. Решта 35 км залишались ґрунтовими. Серед доріг другої категорії тільки 9 відсотків мали тверде покриття, решта – природні ґрунтовики. Дороги інших категорій вважались дорогами місцевого значення. Уся мережа місцевих сполучень закріплювалась за колгоспами, радгоспами і МТС, до обов'язку яких входило утримання цих шляхів у належному стані [86]. Їх ремонт та експлуатація здійснювалась виключно за рахунок трудової участі населення. За стан доріг і використання трудового ресурсу при кожній сільській раді наказом було відокремлено «сільшлях-уповноваженого». «Сільшлях-уповноважений» регулярно складав звіти, описував хід справ, планував завдання на найближчу перспективу.

Загальний нагляд та керівництво за усіма дорогами Миколаївського округу, куди входили і мости, виконувало миколаївське «УкрУМТ». Пізніше виділилася «19-та ґрунтово-дорожня дільниця» з тими ж функціями і повноваженнями. Але грошей виділялося обмаль, тому й робіт проводилось мало. В сезон 1926/1927 років на весь округ планувалось витратити з місцевого бюджету 63 тис. руб. плюс державних дотацій – 53 тис. руб. Цих коштів могло вистачити лише на утримання незначних ділянок, тому стан доріг суттєво не покращувався. Як і раніше, у

негоду районними дорогами складно було проїхати. Тоді «19-та ґрунтово-дорожня дільниця» змінила свою назву на «19-ту шляхово-дорожню дільницю», але це не додало змін.

Далі Радянська влада вирішила піти перевіреним за царизму методом. Всемогутня структура ВУЦИК (Всеукраїнський центральний виконавчий комітет) 8 вересня 1926 року випустила Постанову, а журнал «Транспорт України» опублікував її. За цим законом радянським органам на місцях дозволялось притягувати до робіт на дорогах і мостах чоловіче населення. Кожен представник чоловічої статі 18–45 років повинен був щорічно відпрацювати безоплатно по 3 дні або ж внести відповідний грошовий еквівалент. За підрахунками ВУЦИК сума збору могла досягти 13,5 млн руб. Враховуючи, що лісоматеріал відпускався без оплати, то найближчим часом можна було б побудувати на ці гроші 67 км мостів, або викласти 5 400 кв. м мостових, або ж виконати 20 млн кубометрів земляних робіт. Не забула влада також про селянських коней та волів [87]. Їх повинні були надавати місцеві жителі в рамках «гужвідбутку».

Але одразу якось усе пішло не так, як того хотіли у Центрі і ретранслявали на місцях. По-перше, з бідноти еквівалент стягувати було важко, лише одноосібників ставили в умови, за яких ті вимушені були платити. По-друге, примусити ефективно працювати людей на дорожніх роботах було складно. «19-та шляхово-дорожня дільниця» замість того, щоб виконувати визначені для неї ролі з будування та ремонту доріг і мостів, фактично перетворилась на агітаційний рупор влади. Вона їздила по селам, збирала людей, проводила агітацію серед селян, переконувала, що питання будівництва доріг має велике значення. Її агітатори роз'яснювали населенню, що дорожні роботи робляться в інтересах самих людей, та ці слова мало кого надихали. Ось приклад. Мешканці одного із сіл Варварівського району у кількості 35–40 чоловік на сходах висловили розуміння і принципову згоду прийняти на себе обов'язки по впорядкуванню дороги, та через декілька днів вже на загальних зборах, коли зібралося усе село, від участі у роботах відмовились. В іншому селі люди виконали найлегшу роботу по підвозу піску, лісу і порозходились. Від



важких земляних робіт вони ухилились [88]. Як би там не було, а розраховувати при ремонті мосту на робітників, залучених до роботи у рамках «трудгужповинності» не мало сенсу: роботи такого фаху не могли виконувати люди, поставлені для роботи на 3 дні. Тому завідувач Варварівським мостом Перепелиця продовжував бомбардувати начальство вимогами про виділення ресурсів для ремонту мосту.

Великої популярності набули у ті роки телеграми. Новоспечені керівники розсилали їх із своїх кабінетів на місця у великих кількостях. В текстах телеграм, які летіли зі столиці, наголошувалось, що прагнення населення переносити основну вагу будівництва доріг і мостів на плечі держави не повинно мати місце. Треба засуджувати і викорінювати не цілком спочутливе відношення до трудової повинності з боку селян. Центр всіляко вимагав від агітаторів, що треба краще пояснювати населенню про істотну користь від виконаних ними суспільних робіт. Зі свого боку Центр вирішив преміювати передові сільські ради ... радіоприймачами – «газетами без паперу». На Миколаївщину було виділено близько сотні екземплярів. До приймачів додавались ще й дроти, стовпи, гучномовці, а також ті люди, які усе це примушували працювати. З встановлених репродукторів щоденно лунало про здобутки влади і невдачі капіталістичних країн сусідів, про необхідність хлібоздачі, продподатку і шкідництво куркулів – винуватців голоду. Хоча основний винуватець голоду був саме той, хто запровадив продподаток, тобто комуністична влада. Нові керівники не здатні були щось робити – вони могли тільки вилучати і розподіляти «по-справедливості».

Дорога, яка поєднувала Миколаїв з Одесою, наприкінці двадцятих років залишалась переважно ґрунтовою і лише у деяких місцях була замощеною. Від Варварівського мосту до села Нечаяного відстань 33 км. На цьому відрізку на 1928 рік була вкрита бруківкою ділянка на гору у Варварівці; у балках було замощено полотно дороги гранітом і частково вапняком загалом 3,5 км; у деяких місцях виконана гравійна підсипка на відрізку 4,5 км [3, с. 333]. Така підсипка за стандартами того часу вважалась наближеною до поняття «шосе». Решта перегону Варварівка–Неча-

яне у 1928 році становила 25 км неукріпленої ґрунтової дороги. Між тим за даними відповідальної дорожньої організації – 19-ї дільниці УкрУМТу – завантаженість дороги на Одесу складала 2 мільйони пудів вантажів на рік. Перевезення виконувались в основному гужовим транспортом, який, враховуючи той факт, що на відрізку від Варварівки до Нечаяного в дорогу всмоктувалось 28 сіл, мав широке застосування. Доставка вантажів на підводах і возах стали основною складовою загального валу перевезень у перше десятиліття Радянської влади. На вулицях Миколаєва у ті роки переважали екіпажі і вози. На території миколаївської міськради у 69-ти організаціях нараховували 1011 робочих коней, тоді як легкових і вантажних автомашин було лише 276 [89]. В селах автомашин майже не було.

Перевезення водою у багатьох випадках не могло замінити традиційних доріг, тим більше, що кількість флоту скоротилась. До Першої світової війни між Миколаєвом і Одесою курсували 6 пароплавів, а у перші роки Радянської влади їх залишилось два. Гужові перевезення зростали влітку і особливо у осінній період, коли доставлялась велика кількість овочів. Хоча ці перевезення не ставали меншими і під час замерзання річок. Та саме у такий період найбільше псувались дороги, які у тих місцях, де не було кам'яного «одягу», ставали просто непроїзними.

Саме у такий час декому із представників влади надійшла думка, що прийшов час потурбуватись про побудову шосе Миколаїв – Одеса. Свої міркування, очевидно наперед погоджені у Центрі, на засіданні 22 листопада 1928 року проголосив один із заступників «Окрвиконкому». Мова йшла про спорудження шосе на відрізку від Варварівки до Нечаяного. Він відмітив, що шосе в майбутньому все одно доведеться будувати – у цьому запорука світової автомобілізації, але тоді ця ідея не матиме такого ефекту, як тепер за наявності у селах голодуючого населення [3, с. 331]. «Зараз саме час відволікти його від неправильних думок грандіозним замислом влади!» – промовив він.

Матеріал, який пропонувалось укласти на нову-стару дорогу, був традиційним: гравій, щебінь і пісок. Товщина полотна

вважалась достатньою 15 см, а ширина дороги – 4,5 м. Приблизно вартість одного кілометра такої дороги очікувалась у розмірі 12 500 карбованців. Базовою організацією, на яку покладалась побудова шосе була та ж сама «19-та шляхова дільниця». Вважалося, що вона має у наявності апарат і забезпечена технікою у достатній кількості. Про досвід мова не йшла. Наголошувалося на те, що спорудження твердого шосе буде сприяти розвитку автомобільного сполучення, яке зменшить ціну на товари у 2–3 рази. З цим важко було погодитись. Проте так не вийшло, тому що посилена робота печатного станку в країні і, як результат, зріст грошової маси у роки першої п'ятирічки (1928–1933рр.) призведе до повального дефіциту товарів на полицях. Але це буде трохи пізніше.

І так, на «19-ту шляхову дільницю», яка насправді не була укомплектована спеціалістами, була покладена місія будівництва Одеського шосе. Вартість робіт на 25-кілометровому відрізку складала 312 тис. крб. Роботи планувалось вести за допомогою сільського населення. На їхню долю припадала частка –91%. Щоправда, цього разу мова йшла про оплату: підводчикам по 5 крб за день, а чорноробам – по 1 крб. На 1929 р. планувалось залучити 49 600 чоловік з підводами і 86 960 чорноробів (мається на увазі т. зв. кінно-днів і людино-днів) [3, с. 330]. У директивах «Шляхово-транспортного відділу» говорилося про агітаторів, які повинні роз'яснювати людям про необхідність підтримки державних задумів. Щоб забезпечити будівництва шляхів фахівцями, в Україні наприкінці двадцятих років були організовані курси десятників. Лише у Миколаївському окрузі було підготовлено 230 чоловік. Влада закликала сільські ради прийняти їх у свій штат. У цьому заклику йшлося також про те, що села повинні передбачати кошти на купівлю мехзнаряддя: катків, канавокопачів, гладил [90].

Що стосується побудови шосе на Одесу, то наприкінці 20-х років його побудувати так і не вдалося. Вчасних і справедливих розрахунків люди не дочекались, а тому «трудгужвідбуток» – так ще називали трудову повинність – забуксував і виконаний був лише на 38%. Складно було чекати від селян, які більшість

часу були зайняті сільськогосподарськими роботами, віддачі на будівництві шляхів. Не велись роботи і у наступні роки.

У 1932–1933 роках Миколаївський «Шляхово-транспортний відділ» не відремонтував жодного кілометра гравійної дороги, не провів навіть грейдерування. Завідувачі мінялись кожні 2–3 місяці. За виключенням поточного збору ні одне з джерел фінансування не було реальним, по декілька разів на рік суми мінялись у бік зниження. В країні панував страшний голод, який, як пізніше з'ясувалося, був спланований зверху. За різними підрахунками Миколаївщина тієї зими втратила від 100 до 200 тисяч життів. Лише наступного 1934 року було виконано невелику частину запланованого [91].

Кожній ініціативі влада намагалась придати імпульс змагальності: усі пам'ятають ініціативу «Догнати–перегнати Америку!» У ті ж роки запустили моду на соціалістичне змагання – «соцзмагання». Будь-який трудовий колектив або сільська рада заключали «Договір на соцзмагання» з подібним колективом або сусідньою сільською радою. Якщо не вдавалось заключити договір, то теж непогано вважалось «визвати на соцзмагання». А ще краще «визвати і доказати». Звично також було відпрацювати робочий день і зароблені за цей день кошти відправити на якусь благу справу. При укріпленні полотна дороги на відрізьку Варварівка–Нечаяне широко застосовувались такі агітаційні методи. З тих часів для наших людей дуже важливо знати: хто переміг, а зовсім не важливо: якою ціною дісталась така перемога. У 1939 році дорога так і залишалася ґрунтовою. Тільки перед війною знов повернулись до її будівництва. Газета «Южная правда» 26 травня 1940 року повідомляла: «...колхозники сельхозартели им. Ворошилова Варваровского района выступили с обращением о необходимости строительства дороги Херсон–Николаев–Одесса. Их инициативу поддержали колхозники всей Николаевской области. Во всех колхозах прошли собрания, а в бригадах – беседы о значении строящейся дороги. Успешно завершив посевную, колхозники с горячим желанием едут на строительство дороги. Правления колхозов обеспечивают их лома-

ми, молотами, лопатами и выделяют необходимое количество кухарок. Каждая партийная организация направляет на строительство агитаторов, беседчиков, организаторов культурно-массовой работы, обеспечивает их литературой. Вдоль дороги выстраиваются шалаши, палатки, навесы, ларьки, лагерь».

Будівництво шосе й справді йшло високими темпами. На роботах були задіяна велика кількість людей з усіх районів області. Основними матеріалами при спорудженні дороги були пісок, жорства і шлак. За один сезон дорога отримала тверде гравійне покриття.

\* \* \*

В 1932 році «ВУЦИК» прийняв рішення про утворення областей. П'ять років після того Миколаївщина входила до складу Одеської області. Усі значні питання щодо виділення фінансування, яке автоматично повинно було підкріплюватись матеріалами, вирішувались через Одеський облвиконком. Разом з тим обидва великі мости Миколаєва – Варварівський і Інгульський – перебували на балансі миколаївської міської Ради. В Одесі сподівались, що миколаївська влада якось сама дасть раду мостам, а остання не відкидала надії отримати допомогу з обласного бюджету. У реаліях радянської влади, коли система працювала не на принципі грошей, основним чинником стала можливість отримувати «ліміти» на виділення матеріалів – але їх не було. Становище на мосту через Буг погіршувалося кожного дня. Підпорядковуючись Одесі, Миколаївській адміністрації ще складніше стало вирішувати питання виділення ресурсів, ніж було при округах.

Після чергового руйнування мосту у 1932 році пройшло три роки, а споруда не мала ремонту, бо ніяких коштів не виділялось. Рух тяжких вантажів став неможливим, та й легкі перевозили з великим ризиком. Посилений гужовий рух мостом в останні роки призвів до того, що замість звичних обмежень вантажу – 5 т, міст став у змозі пропускати лише 3,5 т. Для перевозу надвеликих вантажів через річку за великим рахунком треба було будувати альтернативну моторну переправу, але про неї навіть не згадували. У ці роки споруда Варварівського мосту пе-

ребувала у катастрофічному стані. Рух мостом у будь-який момент міг припинитись. І це при тому, що міст сам заробляв не малі кошти: більше 100 тис. крб щорічно. На той період проїзд миколаївськими мостами все ще залишався платним. Зароблені гроші витрачались не тільки для утримання мосту. Значними сумами покривались поточні потреби держави. Радянська влада планувала відмінити стягування плати за переїзд мостом, мова про це останніми роками постійно велася. Натомість, фінвідділ не забував корегувати ставки мостовиків. Загальний ліміт з 19 тис. крб зменшився до 14,3 тис. крб. Були відмінені доплати по 60 крб завідувачу, інженеру й техніку. Ставки теж схудли. Ін-женер, котрий раніше отримував 400 крб, тепер повинен був за-довольнятися 350. У техніка ставка відповідно зменшилась з 275 крб до 250 [92].

Партійні органи у той час активно займалися колективізацією. Якщо у 1930 році було усупільнено 30% господарств, то у 1934 – 96% [93]. Результатом роботи комуністів став небачений до того голодомор в сільських районах України. На колодах Варварівського мосту день і ніч сиділи рибалки в надії спіймати до столу якусь рибку. Але у місті голоду і так не було – потерпали і масово вмирали мешканці сіл. Розповідали люди старшого покоління, що на мостах стояли міліціонери, які не дозволяли виносити з Миколаєва навіть буханки хліба.

Ці два-три роки про ремонт мосту партійне керівництво начебто забуло. Було б неправдою говорити, що мостовиками теж нічого не робилось. Вони складали кошториси, на початку року робили заявки на матеріали, вели активну переписку, відправляли телеграми, але рознарядок Центру не було. Працівники мосту використовували любую нагоду, щоб покращити становище, поправити стан мосту, замінити окремі деталі настилу. Частина необхідних матеріалів була навіть доставлена із сміттевого звалища заводу ім. 61 Комунара, які виявились допустимої якості [94].

Нарешті у квітні 1934 року надійшло повідомлення: виділити для ремонту Варварівського мосту 220 соснових колод з відвантаженням із Сталінграду. У миколаївців це викликало радісні сподівання – уперше справа зрушила з місця. «Відправляйте

акредитив!» – скерував сталінградський постачальник. Акредитив – це така форма розрахунку, коли покупець відправляє усю суму коштів продавцю у вигляді «акредитиву», а останній зможе зарахувати їх на свій рахунок тільки після відправки товару. Гарантом виступає банк. З Миколаєва відправили означену суму. Для доставки колод необхідно було 30 залізничних платформ. Та невдовзі з'ясувалось, що на платформи теж потрібен був окремий наряд, а наряду не було, бо в країні із залізничними вагонами дефіцит. Довелось чекати. Ось уже середина літа – до осені, коли капітальний ремонт мосту краще не починати, не так вже й далеко, а матеріалів все ще немає. Відправлений акредитивний платіж врешті повернувся.

Того року мостовики склали «будфінплан» на 124 тис. крб. Таку суму Центр пообіцяв виділити. Пізніше миколаївцям запропонували зменшити кошторис удвічі, назвавши його реальним, а на осінь удруге скоротили суму ще на чверть. Та за відсутністю лісоматеріалів і ця сума не була освоєна. В результаті на ремонт було витрачено лише 10 тис. крб. На ці кошти відремонтували невелику частину проїзного настилу, решту підтримали захисним поточним ремонтом. Заміна колод не робилась.

У 1934 році паралельно взялись за будівництво так званого грейдерованого шосе Варварівка–Велика Корениха, яке не мало відношення до мосту, а стосувалось лише самої Варварівки. Для шосе не потрібно було якихось особливих матеріалів. Традиційні: щебінь, пісок, жорства. Відстань між населеними пунктами – 6,5 км. Найкраще для виконання робіт підходив період літа, коли селяни більш-менш вільні від польових робіт у власному господарстві і їх легше задіяти – з 15 квітня по 15 червня. У цей період виконали істотний об'єм робіт.

У 20–30-ті роки на переїзд давно не ремонтованим Варварівським мостом необхідно було витратити значно більше часу, ніж раніше. У мешканців віддалених районів стала виникати потреба шукати інші способи переправитись на миколаївський берег і повернутись назад. Неорганізована переправа виникла між Малою Коренихою і Каботажною пристанню, яка знаходилась не-

далеко від центру міста. Малокорениська артіль поповнювала сільську касу перевозом пасажирів через Буг на «дубах». За духом того часу встановили таксу: з робітників брали по 35 коп., з усіх інших – по 60 коп. У 1934 році на переправу звернули увагу владні органи. Розуміючи, що існуюча влада не є прихильником заробітків, які проходять повз її бухгалтерію і, бажаючи забезпечити собі спокійне життя, наступного року Артіль уклала договір з організацією під назвою «ОСВОД» (Обласна спілка спасіння на водах). Попри сувору назву Спілка не займалась спасінням утоплеників, а лише пропагувала обережне поведження людей на воді. Проте новій владі потрібні були атрибути гуманної направленості і організація «ОСВОД» підпадала під ці критерії – тож мала захищені позиції. За двосторонньою угодою між ОСВОДом і Артілью ціна за перевіз піднімалася відповідно до 50 і 70 копійок, а «ОСВОД» отримував за такий «дах» третину грошей від суми проданих квитків. Невдоволення надійшло від рушійної сили революції – пролетаріату. Партійна преса швидко відреагувала на скаргу. У районній газеті була опублікована замітка під заголовком «Покінчимо з хабарництвом і спекуляцією», яка розкривала звиряче обличчя тих, хто наживався на перевозі людей. Винуватці були покарані, а ціни за переїзд знизили до 25 коп. робітникам і 60 коп. – для інших [95]. Переправа продовжувала діяти.

Настав 1935 рік. Знов заявочна кампанія, кошториси, плани, очікування. Мостовики ставлять завдання: необхідно добитись виділення на ремонт проїзної частини 75 тис. крб, а крім того 17 тисяч – на ремонт устоїв і ще 45 тисяч – на заміну колод. З'явилася можливість придбати деякі матеріали на міських підприємствах, не чекаючи рознарядки з Центру. Але отримання згоди на закупку у місцевих промислових організацій необхідних матеріалів вимагало окремих зусиль. Здавалося б – що може бути простіше: потрібні матеріали на ремонт, які є зайвими в іншій організації – перерахувуй кошти і працею. Але ні. Без дозволу владних органів такі дії не проводилися.

Голова миколаївської міської ради Самойленко декілька разів звертався до Ради народних комісарів у Київ, писав про те,



що міст буквально розвалюється, що верхні настили зношені на 80%. Але це звернення залишилося поза увагою Центру. «Голов-шляхтранс» відповів, що можливо сума у розмірі 70 тис. крб і буде виділена у 1935 році, але поставив умови: додатково потрібно буде асигнувати 80 тисяч власними коштами міста. Підкреслювалося: «...мости знаходяться у межах Миколаєва, тож вони повинні утримуватися і за його рахунок».

Наступним листом в Одеський облвиконком Голова нагадав про те, що довжина мосту становить більше 400 м, тож за законом він повинен бути виділений в окремий постійний околдодок і переданий Військовому відомству. І це було справедливо, і не тільки за законом, але й за логікою, адже Варварівський міст завжди мав стратегічне значення і повинен був утримуватись за рахунок центрального бюджету.

Відправивши листа в Одесу і не очікуючи на миттєву відповідь, миколаївська рада просить для ремонту мосту 1219 кубометрів лісу, з приписом, що згодна на найближчий період і на 440 кубометрів. Та і їх немає. Щоб запобігти небажаних формажорних ситуацій, у Миколаєві під весну призначається напівгромадський «Штаб по боротьбі з льодоходом». Штаб на час по-вені встановлює додаткову охорону мостів. Наймаються тимчасові працівники для збору скошеного у плавнях річок очерету. «Дорожньо-експлуатаційна дільниця», якій підпорядкований Варварівський міст, просить у військового порту 25-тонний кран для витягування якорів і підтягування цепів. Штаб зазначає, що без криголаму під назвою «Очаківський канал» теж не обійтись, а для витягування полонянок і закріплення їх якірними цепами потрібен буксирний катер. Минулого року такий катер під назвою «Пушкар» взяв на себе основну роботу по наведенню мосту. Не вистачало тоді моторного човна або малого катеру для мобільного перекиду такелажу та інструментів з одної полонянки на іншу [96]. Тож штаб вимагає цих плавзасобів. Перелічені заходи проводилися за рахунок миколаївської адміністрації та трудової участі миколаївців. Основні роботи по наведенню мосту у 1935 році проходили 13–14 березня.

Влада і надалі вдавалась до пошуку винних у своїх власних невдачах. Знов почали лунати звинувачення на адресу колишнього міського голови Леонтовича. У той час він працював директором націоналізованого Зоосаду-Акваріуму. У 1934 році його понизили до наукового співробітника, а за тим скоротили зовсім з вимогою звільнити помешкання, у якому він проживав. Тоді Микола Павлович влаштувався на роботу простим касиром на ТЕЦ. Але й тут від нього не відчепились. Проти нього збираються підписи. Спочатку заарештували його сина, а через два роки і самого Миколу Павловича. Йому інкримінували антирадянську пропаганду, контрреволюційну змову і 65-річного відправили до Воркутинського табору. З того часу про долю останнього міського голови дореволюційного Миколаєва нічого невідомо.

Радянська влада у міжвоєнні роки інтуїтивно намагалась шукати нові принципи побудови соціалістичного суспільства, яке б відображало устремління її передового класу – пролетаріату. А для цього історичне середовище, яке накопичило у собі усі протиріччя дореволюційного суспільства і ніяк не могло від них позбавитись, треба було нівелювати. Крім гонінь на представників інтелігенції і купецтва, знищення заможного селянства, влада розпочала гоніння на релігійні установи. На цьому ґрунті було зруйновано багато церков Миколаєва. Система активізувала свої дії по закриттю ще існуючих на той час храмів у 1934–1935 рр. Влада зверталась й до мостовиків з не властивими для останніх дорученнями. 11 жовтня 1935 року на міст надійшов наказ терміново надати кабестани, троси, цепи, такелаж для зняття хрестів з Новокупецької Богородичної церкви.

Багато старань до пошуку місця для цієї церкви у тридцяті роки ХІХ ст. доклав архітектор Людвіг Опацький. Саме за його клопотанням тоді були викуплені так звані Вавіловські\* левади по вулиці Пограничній. Проектуванням храму у ті роки опікувався також Опацький. Купецьку церкву за розмахом і вишуканістю можна було порівняти хіба що з Кашперівською церквою на вулиці Садовій. Тепер, через сто років, справою демонтажу дзвонів і хрестів у Миколаєві переймався секретар міської ради

---

\* Капітан Вавілов довгий час служив ад'ютантом адмірала Грейга.



*Новокупецька Богородицька церква*

Сорель [97]. Богородицьку церкву після зняття хрестів і дзвонів передали Кораблебудівному училищу під клуб. Та до початку війни ніяких перепланувань або реконструкцій на об'єкті не проводилось, будівля храму руйнувалась. У п'ятдесяті роки за новою постановою територію з церквою передали для заводу технологічного обладнання.

Хаос у будівництві і ремонті доріг та мостів був характерним для усіх років міжвоєнного періоду Радянської влади. Навіть застосування постанов на безоплатне залучення робочої сили в рамках «трудгужвідбуду» не поліпшило результатів\*. Зрив планів покладався на слабку масово-роз'яснювальну роботу серед трудящих і нечітке керівництво, хоча основною причиною була відсутність матеріально-технічного забезпечення. Такий стан справ спостерігався не лише при ремонті мостів і доріг. У перші

\* Із запланованих на Миколаївський «Шляхтрансвідділ» у 1935 році 48 000 людино-днів і 6 299 кінно-днів, використано у 1935 році лише 3 403 людино-дні і 3 000 днів кінного тягла [98].

двадцять років Радянської влади нових будівель на карті Миколаєва з'явилося також не багато. Це поліклініка на вулиці Корабелів у 1927 році, елеватор – у 1930, будинок спеціалістів, юмтівські будинки на Сухому фонтані.

Листування з приводу необхідності ремонту Варварівського мосту тривало два десятиліття. Воно почалося, коли Миколаївщина перебувала у складі Одеської губернії, продовжилось після того, як губернію розділили на округи, не затихло, перебуваючи у складі Одеської області і нарешті – у статусі Миколаївської області. Місцева влада зосереджувалась в Губревкоммах, Окрвиконкоммах і Облвиконкоммах і переписка з кожною із них зайняла десятки томів. У цих томах звернень до центральних структур у Москві майже немає – листи направлялись спочатку до Харкова, а потім у Київ. Очевидно існувала зручна для московських чиновників вертикаль, за якою вимоги миколаївців з приводу ремонту мосту гасились в українській столиці. Оскільки Україна сама не мала лісових ресурсів для ремонту мосту, а наплавному мосту для заміни полонянок необхідно було 2 000 колод, – то і ремонту не могло бути. Дивно, чому у єдиній великій державі миколаївці не дочекались допомоги з лісоматеріалом із північно-східних регіонів Радянського Союзу, де знаходяться величезні лісові масиви? На жаль, не дочекались. Допомога прийде лише у 1948 році з Карпатського регіону після приєднання Галичини до складу СРСР – тоді у Миколаїв надійде із Станіславської (Івано-Франківської) області для ремонту Варварівського мосту близько 3 000 кубометрів лісу.

\* \* \*

Наприкінці тридцятих років на високому березі Південного Бугу декілька разів можна було бачити статного, інтелігентного вигляду, чоловіка у темному об'ємному костюмі. Він довго стояв, опершись на палицю і спостерігав, як по мосту рухається транспорт. Він оглядав акваторію широкої річки, по якій поважно пливли судна різного калібру. Це був Антон Пікашев. Можливо він дивився у далину і пригадував щасливі роки своєї роботи

на посаді наглядача мосту. А можливо приходив сюди, щоб пригадати незабутні часи спілкування із життєлюбом Миколою Леонтовичем. Інколи він спускався на міст, доходив до його середини і довго стояв, опершись на перила. Тепер його тут ніхто не впізнавав. Невідомо, чи то він любувався вдачею рибалок, чи насолоджувався прохолодою річки. Час від часу він кидав погляд удалечинь і надовго задумувався. Хто тоді знав, що свої роздуми стосовно майбутнього мосту на опорах цей небайдужий чоловік покладе на папір і з роками написане ним буде жваво обговорюватись у різних кабінетах.

Тим часом, у 1939 році Миколаїв нараховував 169 тисяч мешканців, а міст проіснував у такому вигляді до Другої світової війни.

## НІМЕЦЬКА ОКУПАЦІЯ І ВІДНОВЛЕННЯ МОСТУ

В серпні 1941 року Варварівський міст зіграв важливу роль при евакуації радянських установ і відступі військ 9-ї армії генерала Черевиченко. Через нього цілодобово рухались потоки машин, людей, худоби. Артилерійські гармати, важке обладнання не міг пропустити через себе міст, тож уся тяжка і громіздка техніка вантажилась на баржі річників і під прикриттям протиповітряної оборони переправлялась на лівий берег. 12 серпня тиск з боку німців посилювався. У цей день в районі мосту було зафіксовано більше сотні літако-вильотів ворога. Західний сектор оборони Миколаєва захищав ділянку від Сливино до Великої Коренихи, також підступи до Варварівського мосту і переправи в районі с. Радсад. Всі ці переправи прикривав флот Дунайської річкової флотилії. Того ж дня німці спробували захопити міст за допомогою парашутного десанту. Але їм вдалося викинути лише 30 парашутистів, решту завадили зробити радянські засоби зенітної оборони. Наступного дня ворог посилював артилерійський вогонь по захисникам Варварівки. Надвечір німці спробували прорватись до мосту з південного заходу. У цей час по ньому відступала 9-та радянська армія. Німецькі підрозділи цепом рухались

в районі балки, яка розділяла Варварівку і Велику Корениху, але були зупинені.

Після виконання завдання, кораблі Дунайської флотилії відійшли у бік Очакова. Близько опівночі 13 серпня, після того, як останні військові з'єднання Червоної армії закінчили переправу на східний берег Південного Бугу, прийшов наказ: відступити у Миколаїв. Після цього наплавний Варварівський міст був висаджений у повітря [99]. У цій операції був задіяний 1-й особовий диверсійний загін. Того ж дня німці зайняли Варварівку і захопили зруйновану мостову переправу, а 72-та німецька дивізія створила одним батальйоном плацдарм. 16 серпня 1941 року Миколаїв покинули останні загоны радянських військ: 18-та армія героїчним проривом пробивалася до Грейгово і далі на Снігурівку, а 9-та – відступала у бік Херсону. За наказом радянського командування був підірваний недобудований лінкор на заводі ім. Марті, ТЕЦ, електростанція. Все, що не можна було вивезти, за наказом зверху – знищувалось. При цьому не враховувалась доля громадян, які без засобів до існування потрапляли під окупацію. 14–15 серпня у місті не було ніякої влади. Хтось із сміливців на вул. Колодязній зламав замки синагоги, у якій зберігались побутові радіоприймачі, які радянська влада конфіскувала у своїх громадян у перші дні війни. Після цього усе місто кинулось туди забирати своє. Дехто з місцевих метнувся до кинутих комор і лавок. Хтось тягнув додому діжечку олії, інший ніс декілька морських тільняшок, а хтось перекинув через плече зв'язаний десяток армійських чобіт. Несли мішки з мукою, цукром, крупами. З міської бойні гнали корів, свиней. З припасеного добра декілька місяців жили, дещо обмінювалось на інші продукти. Про життя у Миколаєві у період 1941–1944 років розказав Г. Д. Ковальов у книзі «А життя продовжалась...»

16 серпня з боку Варварівки в Миколаїв на підручних засобах переправилась німецька піхота. В перші місяці німці добре відносились до місцевого населення, навіть відпускали додому військовополонених, якщо ті зобов'язувались не воювати проти вермахту або якщо за їх звільнення клопотали їхні рідні. Та восени з'явилася німецька поліція і розпочала репресії. Прошли масові



*Німецькі солдати ремонтують підірваний Варварівський міст.  
1941 р.*

розстріли мирного єврейського населення, було вбито декілька тисяч невинних людей. Гітлеризм показав свою справжню суть.

У 1941 році німецькі мостовики займались відновленням Варварівського мосту. Очевидно, що до зимових холодів він так і не став до ладу, тому що тільки у травні 1942 року до відома варварівців було доведене запрошення нової влади працювати на верфях і фабриках Миколаєва. Для переходу через міст з румунської зони до німецької необхідно було отримати дозвіл у німецькому або румунському відомстві. Територія румунської «Трансністрії» поширювалась на правобережжя Бугу, тож у Варварівці діяло румунське правління і «ходили» румунські леї. У Миколаєві на той же час були в обігу німецькі марки і карбованці. Останні були випущені в обіг Українським емісійним банком у першій половині 1942 року. Для тих, хто мав намір працювати у місті, пропонували оплату у зручній валюті або комбіновано [100]. Спочатку оплата була почасова: платили за день робітнику

1,5 марки, а інженеру, начальнику цеху або керівнику відділу – 3,5–4 марки. Згодом робітники були розбиті на 6 груп з оплатою за годину від 0,75 до 2,5 крб Частково оплата видавалась натурою – милом, олією, вугіллям, горілкою.

В роки окупації гітлерівці залучали радянських військово-полонених табору «Темвод» для ремонту Варварівського мосту та сколювання льоду обабіч нього взимку. Для цього застосовували багри і лопати. Робота в мороз на проймаючому вітрі була виснажливою. Не кращою була праця на ритті котлованів і розвантаженні залізничних вагонів, яку також виконували за 200 грамів хліба і баланду радянські полонені [101].

Протягом війни німці спробували воскресити суднобудівні верфі Миколаєва. Одразу розібрали корпуси 4 радянських міноносців і крейсера, які були закладені перед війною на стапелях. За окупаційний період на заводі ім. 61 Комунара був відремонтований затоплений плавучий док, відновлено суховантажне судно «Херсон» (вантажопідйомністю 5 тис. т), добудовано теплохід «Разін», велись реконструкції і відновлення річних танкерів вантажопідйомністю 400 т. Були відремонтовані баржі і 30 паровозів. Наприкінці 1943 року німці почали будувати 2 суховантажника типу «Помпей» [102]. На заводах виготовляли також ферми мостів і понтони для переправ. На верфі працювало 1 250 найманих миколаївців і 850 військовополонених з табору «Темвод». В місті функціонував Акваріум-зоопарк, діяв краєзнавчий музей, виходила газета «Українська думка».

З перших місяців війни чинив спротив фашистам підпільний «Миколаївський центр». Він відзначився диверсіями проти окупаційного режиму. Двічі горіли склади пального на території парку ім. Петровського, було підпалено склад з обмундируванням на вул. Радянській, а в березні 1942 року на військовому аеродромі за Інгульським мостом пролунав потужний вибух, який знищив декілька літаків. Усі диверсії в місті виконав О. Сидорчук. Герой був схоплений німцями і розстріляний. Німецька поліція по своєму боролась з диверсіями. Вона застосовувала проти таких дій солідарну відповідальність: за кожного вбитого німецького солдата на площі вішали 10 миколаївців, яких без розбору хапа-





*Залишки німецького металевого мосту  
з Сухого Фонтану на Варварівку. Фото 2013 р.*

ли на вулиці. Таке ж саме покарання чекало за підпали, за підрих цеху на заводі 61 Комунара, за виведення із ладу плавучого доку.

Миколаївські підпільники підтримували зв'язок з радянськими військовополоненими і багатьом допомогли втекти. На заводах виводили з ладу станки, нищили цінні лабораторні матеріали.

Є згадки жителів Варварівки про те, що гітлерівці, хоч і відновили дерев'яний наплавний міст, проте поруч з ним навели свій на металевих понтонах. Очевидно, їх не влаштувала його слабка вантажопідйомність.

Саме по ньому могла рухатись важка німецька техніка і війська у 1944 році. Після відступу німці розібрали його. Чи не про рештки цього мосту згадували понтонери 2ВПВМП, які натрапили на 19 трофейних поромів і 2 понтони на міліні Південно-бузького лиману у квітні 1944 року (*інформація з книги: Железнодорожные войска России. Кн. 3. На фрон-*

тах Великой Отечественной войны: 1941–1945 [Электронный ресурс]/Н. Л. Волконский, А. Г. Дьячкин, Н. А. Зензинов и др. ; под ред. Г. И. Когатко // Сайт Военная литература. — Гл. 8.— Режим доступа:[http:// militera.lib.ru/h/zheleznodorozhnye\\_voyska\\_rossii/index.html](http://militera.lib.ru/h/zheleznodorozhnye_voyska_rossii/index.html). — Заголовок с экрана).

26–27 березня 1944 року радянські війська 5-ї ударної армії вели бої за Миколаїв. Щоб відволікти увагу ворога, напередодні до міста було направлено дві десантні групи: К. Ольшанського у кількості 68 чол., яка висадилась в районі Морського порту і офіцерський десант О. Семеренка з 60 чол., який вийшов на берег Інгулу в районі Ракетного урочища. Обидва десанти бились героїчно і виконали покладену місію. Тим не менш запобігти руйнуванню суднобудівних верфей радянським військам не вдалося. Висадивши в повітря стапелі і затопивши на фарватері Бугу судно з зерном, німецькі війська відступили у бік Одеси по Варварівському мосту, а окремі групи переправились плавзасобами на правий берег південніше і північніше нього.

Нині в Інтернеті можна знайти фотографії, зроблені солдатами вермахту під час війни. Дивлячись на ці знімки, можна припускати, що німцями в останні дні перебування у Миколаєві була побудована ще одна альтернативна переправа через Буг на Малу Корениху. Німці розуміли, що акваторію Варварівського мосту і мосту на понтонах буде бомбити радянська авіація, тож тут стояли їхні зенітні установки. Для наведення альтернативного мосту німці могли використати тисячі пустих 200-літрових бочок з під пального, які зв'язали між собою.

Зверху бочок поставали дерев'яні прольоти з настилом. На фото видно пішохідний міст з перилами довжиною 1,5 км і завширшки 3 м. Очевидно по ньому, а також по мостам в районі Варварівки на західний берег Південного Бугу перейшли німецькі 5-та авіапольова, 302-та і 304-та піхотні дивізії, велосипедні батальйони. 28 березня 1944 року усі мости були зруйновані відступаючим ворогом.

Та обставина, що мешканці Малої Коренихи не підтверджують існування мосту на бочках, може пояснюватись тим, що на-



*Міст для евакуації німецьких військ*



*Склад бочок для спорудження мосту*

прикінці березня 1944 року нікого з них в селі не було. Напередодні відступу у другій половині березня 1944 року гітлерівці евакуювали пішим маршем усе місцеве чоловіче населення Малої Коренихи до села Богданівське Доманівського району. Наші селяни ховались там близько тижня, через них переступив фронт, а після звільнення радянськими військами вони повернулись на початку квітня тим же маршрутом додому. Про це розповів свідок цих подій Грушенко І. І. (1930 р. н.). Ще одна мешканка Малої Коренихи – Проценко Н. О. (1926 р. н.) стверджувала, що напередодні відступу німців по селу розповсюджувались чутки, що незабаром стануть підривати верфі заводу Марті, і вибухи будуть дуже потужні. Крім того, в районі заводу передбачали вестись запеклі бої і тому жителям радили покинути село на цей час. Більшість жінок, які все ще залишались в Малій Коренисі, хто водою, а хто полем дістались сусіднього села Новобогданівка, яке знаходилось за 7 км. Там вони перебували декілька днів, а коли повернулись у рідні оселі, то німців у селі вже не було – вони відступили у бік Одеси. Переправа на бочках навпроти села могла діяти 1–2 дні і після завершення відступу, була ліквідована.

Миколаїв був звільнений радянськими військами від гітлерівців 28 березня 1944 року. Увечері того ж дня розвідники старшини Перевозчикова першими форсували Південний Буг. Вони знайшли міст підірваним, він мав близько 20 прогалин. Щоб подолати переправу, смільчакам доводилось відловлювати плаваючі дошки, перекидати їх через прогалини. В окремих місцях прийшлося долати відстань, перепливаючи між полонянками в льодяній воді. Нарешті 29 березня о 1-й годині ночі розвідники ступили на Варварівський берег. Їх зустріли дротові загороди, покинуті вогневі пункти і... тиша. Німців в селищі не було. Вони не стали утримувати Варварівку, а заздалегідь вирушили до Нечаяного. Про це розвідникам розповіли місцеві жителі.

30 березня інженерні підрозділи наспіх відновили Варварівський міст.

Хоч німці в районі Миколаєва й не залишили за собою діючих переправ, радянські війська переправились через річку і заволоділи Варварівкою. Зруйнований Варварівський міст був нашвидку поладований. По ньому пішли війська. Це видно на фото.



*До Одеси 128 км*

Для того, щоб негайно відновити рух, використовували не тільки лісоматеріал, а й листи металу. Система кріплення мосту до берегів була не до кінця відремонтована. Замість понівечених стаціонарних прибережних пальових частин мосту зі шпал зібрали клітки. Це було ризиковано. При сильному урагані або льодоході останнє могло стати причиною втрати усього мосту. Але крига того року вже пройшла, а наступаюча тепла весняна погода дозволяла припускати, що шторму найближчим часом не станеться [103]. У перші місяці експлуатацію мостової спору-

ди здійснювали 35 радянських солдатів. Мале розведення мосту для пропуску суден виконувалося вручну на ширину 30 м. Міст тримався тросами недостатнього перетину на якорях, вагою замість 2–3т, всього-на-всього 0,2–0,5т. Тому він не являв собою пряму лінію, а складався з ряду вільних кривих. Ширина його між перилами була 6,5 м, але транспорт в односторонньому порядку рухався по посиленій центральній частині завширшки 3 м. За спогадами свідків у 1945 році мостова споруда Варварівського мосту являла собою набір пиломатеріалів. Позначилось те, що упродовж війни декілька разів його атакували з повітря, а відступаючі війська підривали. По закінченні війни міст потребував серйозного ремонту. Для цього необхідно було близько тисячі кубометрів лісу, а крім того, 100 т якорів, півкілометра цепу, а також лебідки і талі. Також потрібен був такалаж та оснащення для мостової команди, як то: плащі брезентові, костюми ватні, чоботи, кожухи та ін.

Перед початком серйозних відновлювальних робіт на мосту так званою «мостопідіймною групою» було перевірено русло річки на предмет наявності металокопункцій. Після війни там покоїлись численні якорі, які втратив у різні роки міст, цепи й навмисно або не навмисно затоплені плавзасоби. Траплялись також бомби. У дусі часу кращої пори року, ніж зима, для цього не знайшли. Роботи здійснювались у грудні 1945 року, причому з 4 по 10 грудня річка була вкрита кригою. Під виявлений метал водолазами заводились стропи і знахідки піднімались на поверхню – у ті дні було піднято з глибин Південного Бугу 102 т металу. При необхідності металокопункції знищувались під водою. Водолази закладали вибухівку, після чого підривали. Було виконано 173 вибухи [104].

У 1946 році наплавний міст відновили. Як завжди, для повноцінного ремонту не вистачало лісоматеріалу. Якщо знаходився ліс, то не було залізничних платформ для його доставки. По мосту й надалі здійснювався односторонній рух автотранспорту. Швидкість обмежувалась до 5 км, а вага автомобілів до 5 т. Кожні півгодини мінявся напрям руху. Пасажирське сполучення Варварівки з центром міста здійснювали невеличкі авто-

буси «Зауер», в які набивалося багато людей. У штормову погоду їхати в автобусі через міст було доволі страшно. Якщо треба було чекати поки проїде зустрічна колона, деякі пасажери покидали автобус і йшли пішки на другий берег. Оскільки колоди мосту були удвічі довші від ширини проїжджої частини, то з кожної сторони вони виступали поза перилами на добрих 3 м. На цих нічийних трьох метрах весь час сиділи затяті риболови. Тут завжди можна було натягати бичків або тараньки, інколи попадався невеликий лящ, якого називали «підлящем». Серед варварівських мешканців і зараз ходить така історія: дехто з перехожих зупинявся біля рибалок, щоб на свої очі побачити ту саму мить, коли витягнуть рибу. Але то було небезпечно. Одного разу при закиді вудки металевий гачок захопив зіваку за вухо. Кидок був такої сили, а грузило – такої ваги, що нещасний опинився в воді. Бідолашного витягли без підсаку, але гачок своїми силами відчепити не змогли – довелось йому прямувати до лікарні.

Поспішно зібрана споруда мосту не була надійно заякорена, не вистачало цевів для кріплення окремих елементів мосту. Начальник мосту Коржов, інженер Москаленко і десятник Голубенко не мали практики надійних ремонтів мирного часу. У персоналу мосту – в основному солдатів – не було досвіду експлуатації раритетної споруди. Варварівський міст чекав своєї чергової катастрофи.

## ЗАПОВІТ ПІКАШЕВА

Стояв теплий літній день 1945 року. Миколаїв ще не повністю оговтався від жахів війни, багато будівель стояли понівеченими, на вулицях усюди зустрічались військові наряди. До міської адміністрації зайшла просто одягнута жінка, проте в усьому її вигляді вгадувались ознаки шляхетності та інтелігентності. На внутрішніх сходах жінку зупинив черговий. Тоді вона дістала з хустини вчетверо складену газету, всередині якої знаходився об'ємний зошит.

– Передайте ці записи мого чоловіка першій особі міської влади, – промовила жінка і протягнула пакунок.

– А хто ваш чоловік? – поцікавився черговий, приймаючи його.

– Його прізвище мало про що вам скаже, – знітилась жінка, але все ж відкрилась. – Його прізвище Пікашев. Він пішов на фронт, коли йому було вже за шістдесят. У війну будував та наводив мости і в одну лиху годину, підриваючи лід на Дністрі – потонув. Ці записи зроблені ним ще перед війною. Він просив передати їх миколаївському голові у випадку, якщо він не повернеться з війни.

– То добре – передам, – промовив черговий, а жінка так же тихо, як і заходила, покинула будівлю адміністрації.

Зошит, який передала вдова Антона Пікашева, довго кочував серед миколаївських установ. З адміністрації він потрапив до військового гарнізону, потім його побачив комендант міста, після нього папери побували в облвиконкомі, потім в облплані і врешті решт потрапили до облдорвідділу. Службовці цих установ передавали їх одне одному, не розуміючи розрахунків, які там були приведені. Лише в облдорвідділі, а вірніше у його підрозділі – мосто-експлуатаційному управлінні, змогли осягнути важливість викладених пропозицій. Це була ґрунтовна праця і з'явилась вона дуже вчасно, бо розгублені експлуатаційники мосту і міські керівники не могли второпати, що робити зі спорудою Варварівського мосту: чи її відновлювати, чи ремонтувати, чи на її місці будувати новий міст. Але який? Такий же чи більш сучасний, враховуючи зростаючі об'єми вантажоперевезень? Ці питання задавав собі багато хто з міської влади і людей, причетних до мосту, але ніхто не міг ґрунтовно викласти свої міркування.

Впраці Пікашева стисло, але всебічно обґрунтовано, були викладені основні положення про необхідність будівництва Варварівського мосту. Пропонувалось поступово рухатись у тому напрямку, щоб міст у майбутньому стояв на постійних опорах.

У початкових параграфах Пікашевим були викладені тези, які стосувались геологічної основи дна Бузького лиману і Південного Бугу у районі існуючого мосту. Йшлося про наступне.



Якщо біля Попової балки твердий материк залягає на глибині 22 м від середнього горизонту річки, – писав Пікашев, – то біля Варварівського мосту – 35 м. На материковій основі русла накопичуються принесені течією наноси з мулу, піску, раковин, глинистої мути, а також перенесеної суховіями пилюки з полів. Вони відкладаються на дні річки, у відповідності до питомої ваги кожного, потужними прошарками і не можуть слугувати основою для фундаментів. Для того, щоб опори надійно розмістились в материковій основі, необхідно бути готовим до глибини фундаментів 40 м. Таку відстань можливо подолати лише за допомогою стиснутого повітря, кесонів – хоч це дуже вартісний і складний спосіб.

В праці Пікашева також були представлені гідрометричні дані, які стосувались максимальних і мінімальних рівнів зміни горизонту Південного Бугу за вісім років спостережень. Ці показники дозволяли робити правильні розрахунки при проектуванні наплавної частини майбутнього мосту. Це означало, що з підвищенням або пониженням рівня води у річці, спеціальні пристрої повинні пом'якшувати негативний вплив зміни амплітуд.

Для початку, пропонував Пікашев, треба замінити наплавну 800-метрову конструкцію з полонянок на міст змішаної конструкції: з миколаївського і з варварівського боків збудувати постійні частини на капітальних опорах довжиною по 200 м з кожного берегу. Причому, розвідні секції він радив обладнати автономними двигунами – тоді ці секції могли б діяти, як моторні баркаси, а у разі крайньої необхідності – навіть, як пороми. Пікашев пропонував накрити половину річки постійним мостом, а решту – робити наплавною на високих понтонах з таким розрахунком, щоб під фермами могли вільно проходити плавзасоби висотою до 4 м. Такі технічні умови вимагали відповідних проектних розробок. Враховуючи найвищу амплітуду підйому води 70 см, треба було передбачати відстань від води до низу ферм 4 м плюс 70 см. Додавши до цієї величини товщину арочних ферм між плаваючими опорами мосту – 2,30 м, настилу – 60 см і підвищених на 40 см над екіпажною частиною тротуарів, виходи-

ло, що висота мосту повинна була становити 8 м. Ширину мосту пропонувалось зробити 12 м.

Частина мосту на постійних опорах завдовжки 400 м (по 200 м з обох боків) Пікашев пропонував улаштувати наступним чином. Відстані між опорами становили б 40 м і перекривались мостовими фермами. Від кожного берегу необхідно було встановити по 5 сорокаметрових прольотів. Число паль і їх рядів в кожній опорі розраховувалось з навантаження на одну палю 10 т. Для кожної фундаментної опори пропонувалось забити по 10 металевих паль. Їх слід було розмістити у 2 ряди на відстані 1 м ряд від ряду та на відстані 2 м одна від одної поперек мосту. Виходив куц. Палі планувалось робити завдовжки 40 м із труб діаметром 35–50 мм. Враховуючи, що висота мосту мала становити 8 м і ту обставину, що куці паль будуть височіти над дном річки на 12–17 м, необхідно було укріпити їх підкосами. Для цього з обох боків слід було забити ще по 4 палі і таким чином кожна опора налічувала б 18 паль. Для того, щоб забезпечити стаціонарні опори від льодоходу, Пікашев пропонував захистити їх з верхової сторони кригорізами на 8 палях кожний. Таким чином, виходило, що для кожної опори слід було забити 26 паль, а для 10 постійних опор – 260 штук.

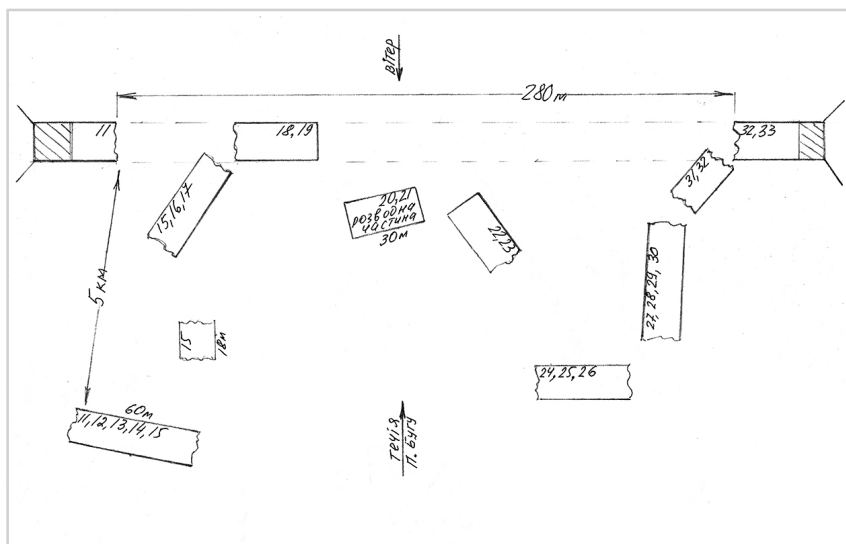
Не було забуто й про в'їзди на міст, про «оголовники» паль, прольотні ферми, будови естакад, міжвузлові балочки, палі для тримання понтонів до дна, наплавні секції з фермами та про інше. Для пом'якшення нахилу з'їзду з високого мосту, тіло варварівської дамби слід було підняти на 4 м на протязі 120–150 м.

Спорудження мосту по варіанту Пікашева передбачало складну і важку задачу. До неї потрібно було готуватись: накопичувати ресурси і готувати виконавців. Але було зрозуміло, що рано чи пізно підвищений міст на постійних опорах всеодно доведеться будувати. Зараз пропонувалось зробити його наполовину капітальним, а наполовину наплавним, а через 25–30 років – коли настане час ремонту – врахувавши можливі недоліки, замінити наплавну 400-метрову частину постійним мостом. Чи дослухались до пропозицій і ескізів Пікашева ті, кого стосувалась доля Варварівського мосту, стане зрозуміло з подальших дій.

## СТАН МОСТУ У ПОВОЄННІ РОКИ

Зима завжди ставала випробувальною перевіркою для команди Варварівського мосту. Особливо загрозливим ставало становище, коли споруда не була повністю готовою для таких іспитів.

За три дні до страшного буревію 1946 року, неначе відчуваючи щось недобре, секретар обкому партії Гордєєв в черговий раз звернувся до Управління залізниці з проханням виділити «Дорожньому відділу» 10 платформ для перевозки лісу з Дніпропетровська. Ліс був потрібний для серйозного ремонту Варварівського мосту. Відповіді він отримати не встиг. 8 жовтня на Південному Бузі розігрався небаченої сили шторм, який метеорологи оцінили в 11 балів. Якщо звернутись до шкали Бофорта, то при штормі такої величини, швидкість вітру сягає 23 метри, а висота хвиль у відкритому морі – 13 м. Споруда мосту на той час являла собою найслабкішу конструкцію заусю його 90-річну, на



Зруйнований штормом Варварівський міст

той момент, історію. За короткий проміжок часу міст був розбитий і розтрощений на окремі деталі [105].

Південно-західним вітром групи полонянок були розкидані по усій акваторії Південного Бугу. Частину мосту довжиною 60 м наступного дня знайшли за 5 км між Матвіївкою і Соляними. В лінії мосту утворився проріз шириною 280 м – таким його робили лише в режимі запобіжних заходів під час льодоходів, коли з верхів їв сунув великий крижаний масив. Того разу негода не запитувала дозволу у мостовиків – вона лишень виставила їм оцінку.

До відновлювальних заходів у той час було не звикати. У роботах приймали участь військові частини, група саперів з 20 чол., а ще – німецькі військовополонені, також 20 чол. Дії координував комендант міста. У післявоєнні роки він та начальник гарнізону мали найбільший вплив на усі процеси у місті. Люди розбирали зруйнований настил, сортували дошки, збирали піднастильні і заперильні бруси. Інші витягували з них металеві йоржі та деталі. Ще одна бригада розбирала повалені електричні стовпи, розмотувала порвані дроти. Після підведення нових колод, яких вдалося отримати лишень 22 штуки, вкладали дощатий настил товщиною 60 мм. На захисний 40-міліметровий настил дощок не вистачило. Роботи були завершені наприкінці жовтня. По мосту відкрився рух пішоходів і обмежений рух транспорту до 1,5 т вантажу.

У післявоєнний рік в Миколаєві виходили дві газети: «Південна правда» і «Бугская заря». Хоч руйнування мосту стало гучною міською подією, натомість, жодної інформації про розрив мосту у 1946 році на їхніх шпальтах не повідомлялось. Не доносилось і про масштаби страшного голоду у тому році на наших землях. В країні все було в порядку, урожай збирався, надої збільшувались.

Тривала холодна і голодна зима 1946/1947 років. В Україні ці важкі місяці відзначились голодомором, спровокованим неврожаєм і невмілими діями радянського керівництва. І після великої виснажливої війни влада не поступалась раніше взятій традиції: у кожному десятиріччі 1–2 роки народ вимирав від голоду. Того року, не зважаючи на засушливе літо, влада не захоті-

ла зменшити обов'язкову здачу зерна для колгоспів і радгоспів – план хлібоздачі вимагала виконувати понадусе. Для червоних директорів – колишніх присланих на Україну «двадцятипяти тисячників» – ближче була партійна дисципліна, ніж плач голодних дітей. Численні звернення «з місць» про неврожай «на горі» ніхто не почув. Тоді почалися масові заяви селян про вихід з колгоспів. Захисниками існуючого режиму коментувалось це так: «...К этому шагу побуждают враждебно-чуждые элементы, имеющие «авторитет» в отдельной, отсталой, неустойчивой части колхозников» [106]. В середньому по Україні оплата за 1 трудовдень становила 257 г зерна і 0,64 крб грошима. Важко уявити: стакан зерна і 60 копійок за 1 день праці і це – по закінченні сезону. При тому пуд кукурудзи коштував 300–400 крб та і його ніде було купити. Люди зі сходу і півдня кинулись узахідно-українські області, де ще не було колгоспів і тому стан справ з продовольством був прийнятно кращим. У 1946 році схвильований секретар Львівського ЦК КПУ(б) Г. Варшавський доповідає у столицю конфіденційну інформацію про «...величезний наплив колгоспників з Одеської, Миколаївської і Київської областей» і питає: як діяти? Щоб не допустити масового приїзду колгоспників і розповсюдження слухів про голод, на залізничних станціях встановлюють загороджувальні пости і групи міліції – людей наказано знімати з потягів, конфісковувати закуплений хліб і штрафувати. Можливо саме в унісон цим заходам 15 жовтня 1946 року Миколаївський облвиконком випускає постанову, у якій йдеться про заборону ловити рибу з колод Варварівського мосту [107]. В той час люди писали листи своїм дітям – солдатам Радянської армії, яким вдалося вижити у воєнні роки і які продовжували служити до 1950 року – про те, що їхні батьки голодують і вмирають голодною смертю. У листах вони фактично прощались зі своїми дітьми.

У «Довідці про факти людодіства станом на червень 1947 року» говориться: по Україні вбито і після того з'їдено – 130 людей, крім того зафіксовано фактів труподіства – 189 [108]. Треба розуміти, що йдеться тільки про ті випадки, які зафіксувала міліція, а винуватці засуджені.

У грудні місяці до Миколаєва прийшли сильні снігопади. Однопверхові будинки варварівських жителів були завалені снігом по самий дах. Міст теж був занесений великим покривом снігу, а проїжджа частина ще й обледеніла після шторму. Від такого навантаження наплавна споруда стала осідати у воду, що погрозувало виходом з експлуатації. Якщо не розчищали міст на протязі двох днів, поставав ризик зупинки руху і руйнування споруди при льодоході. Вода, яка увесь час виступала на полотні осілого мосту, не давала можливості ефективно звільняти його від снігу, хоч на розчистці працювало до 200 солдат щоденно. Загрозувала повна зупинка руху на мосту. В таких умовах водії військових частин, не бажаючи залишатись зимувати біля мосту до весни, порушували правила руху, пробивали шлагбаум, виїжджали на міст, били регулювальників і все ж таки переїжджали аварійний міст. До певного часу це сходило з рук, аж поки 29 грудня один із самовпевнених шоферів самовільно не поїхав по вкритому кригою полотну мосту і посунувся з нього на лід – машина провалилась і разом з відчайдухом пішла на дно [109]. Щоб припинити цей безлад, довелось знов звертатись до коменданта міста.

Комендант встановив при в'їздах на Варварівський міст військовий патруль – порядок налагодили, але це неубезпечувало споруду від руйнувань під час штормів і повеней. Тому навесні під час льодоходу мостовики і військові докладали максимум зусиль, щоб захистити міст. У 1947 році річка була вкрита кригою до другої половини березня. Крига товщиною 10–15 см була дірчастою і крихкою, а підйом горизонту води становив 41 см. Коли встановилась плюсова температура, лід почав танути, утворюючи на річці великі озера. 21 березня на Варварівському рейді зібрався великий масив льоду, шлях якому загороджував міст. У цей день рано-вранці він був розведений на значну ширину 262 м від 13 до 33 полонянки. Рух між берегами був повністю призупинений, не перевозив навіть пором. Одразу після розведення лід суцільною масою спрямувався у море [110]. Міст був врятований. За декілька днів його звели, по ньому пішов транспорт.

Зима 1946/1947 років була позаду.

\* \* \*

Без ремонту стан Варварівського мосту постійно погіршувався і потребував повного реконструювання. Уся наплавна частина здіймалася над водою настільки, наскільки дозволяли їй залишки плавучості колод. Навіть при легкому хвилюванні усі елементи мосту, крім настилу, сягали води. Відсутність капітального ремонту впродовж останніх 40 років давалася взнаки. Було зрозуміло, що конструкція мосту з самого початку виявилась недосконалою і не могла враховувати швидкий поступ автомобілізації. Хто міг передбачити у ХІХ ст., що з часом на міст будуть заїжджати важка техніка і навіть танки. І хоча це було винятком, все ж споруда й від разових випадків суттєво нищилась. У 1947 році через міст кожної доби проходило 1300 автомашин і 600–700 гужових хур. За увесь період експлуатації, а пройшло з того часу 90 років, конструкція мосту жодного разу не посилювалась. Невідповідність слабкої будови викликам часу обрєкла наплавний міст на знос та регрес. Тепер він був вразливий не тільки від шторму слабкої сили, але й від сильного вітру [111].

У останній день літа 1947 року надвечір на Південному Бузі подув сильний шквальний вітер. Його сила в окремі хвилини незабаром стала досягати 11 балів. Варварівський міст знов не витримав – стався розрив. Обірвалися сталеві троси, які держали споруду. 25-та і 26-та полонянки покинули лінію мосту і вітром були віднесені у напрямку Інгулу, де за 2 км їх викинуло на берег. 24-та полонянка була розбита на окремі деталі, які розкидало вітром по усій річці. Потерпіла й розвідна частина мосту: перервалися канати і вона почала дрейф Бугом. Процес зупинився завдяки якорям, на яких вона врешті затрималася на відстані 60 м від лінії мосту. Недавно встановлений кабестан з розвідної частини пішов на дно. Ще під час війни внаслідок підриву мосту полонянки №№ 7, 8, 9, 11, 12 були пошкоджені і мали ослаблений стан. Того вечора вітер зірвав з місця аварійні 8-му і 9-ту полонянки. В результаті уся конструкція відійшла від осі [112]. Був повністю зруйнований телефонний зв'язок і відірвані дроти електричного освітлення.

На відновлення мосту пішло 2 тижні. Замість підірваних під час війни і віднесених тепер вітром старих колод було вставлено 40 нових. 120 кубів лісу знадобилося для ремонту піднастильних і заперильних брусів. Увесь світовий день на мосту працювали теслі – 50 чоловік, сапери – 69 чоловік і військовополонені. Роботи виконувались ручним інструментом, а 4 вересня була включена пилорама. 7–10 полонянки були заново відновлені і поставлені в створ мосту. 11–14-та полонянки піддали побіжному ремонту, а 25, 26, 30-та полонянки підтягнули на лінію мосту. 9 вересня 1947 року по мосту знову відкрився рух.

Проте одразу стало зрозуміло, що після відновлювального ремонту стан споруди суттєво не поліпшився. При проїзді автомашини у 6–8 тон в окремих місцях міст просідав і покривався водою на 20 см вище настилу. Полонянки № 20 і № 21 складались із соснових колод і при проході вантажівок ГАЗ-АА – попросту «полуторок» – занурювались у воду на 10 см. Більшість інших полонянок мали понижену плавучість і потребували підведення нових колод. Клітки підкрильних частин при в'їздах з обох сторін були зірвані з місця і вимагали негайної перебудови. Міст після втрати кабестану розводився виключно ручним способом і то тільки на невеликий коридор. За несприятливої погоди при неможливості розвести міст звичайним способом, мостовики звертались до першого-ліпшого судна, яке збиралось було пройти міст, чіпляли до розвідної частини канат і судно витягувало її на вільне поле. Коли потрібно було поставити розвідну частину на місце, судно штовхало її у лінію мосту. Це виглядало ризиковано.

Після відновлення мосту за добу через нього проходило 800–1000 екіпажів і велика кількість пішоходів. Рухались по одній полосі з обмеженням швидкості 5 км. З 47-ї по 61-ту полонянку міст не мав перил і життя пішоходів напряму залежало тільки від погодних умов. Рухатись мостом уночі було вкрай небезпечно за відсутності освітлення і телефонного зв'язку між берегами [113]. Із 124 якорів залишилось лише 82, тому на середину жовтня 1947 року споруда мосту являла собою ряд зигзагоподібних кривих. Начальник мосту Коржов і старший майстер Бузан-



ський прохали надати їм на декілька днів 25-тонний кран із заводу імені Марті – він потрібний був для підтягування якорів і перетяжки цепів. Вони також просили виділяти щоденно 20 військовополонених\*, які б виконували цю роботу. Подальша експлуатація мосту здавалась неможливою без капітального ремонту. Для цього потрібно було 1 425 кубометрів лісу, а про кількість робітників ніхто навіть не піднімав питання [114].

Мостовики все частіше стали акцентувати увагу на те, що ніякий ремонт після 40 років бездіяльності не в змозі відновити роботу Варварівського мосту та про необхідність побудови постійного капітального мосту. Щоб почати проектні роботи у наступному 1948 році, необхідно було негайно скласти техніко-економічні обґрунтування і провести геологічні роботи. Але наперед потрібно було визначитись, на якому варіанті нового мосту слід зупинитись: на варіанті Пікашева, за яким наплавна частина мосту скорочувалась з 893 м до 450 м, а решта повинна була постати на капітальних опорах, забитих у дно ріки на 30 м, чи на старому варіанті – на ялинкових колодах. До того ж старий варіант розглядався з розвідною частиною: або на металевих плашкоутах або, як і раніше, на звичайних колодах. Оцінивши варіант Пікашева, отримали вартість 1 п. м. 13 500 руб., а всього мосту – 1,2 млн руб.

Другий варіант обходився не набагато дешевше, але був більш простим у виконанні і дозволяв економити на різних спрощеннях та використанні вживаних матеріалів. Врешті було прийнято за основу капітальний ремонт старого мосту без зміни конструкцій на ялинкових колодах, тобто старий перевірений варіант. Ширина мосту між перилами повинна була складати 7,5 м, включаючи 2 тротуари по 0,75 м. Вантажопідйомність полонянок розраховувалась 16 т, тобто кожна повинна була витримувати одночасно дві вантажівки по 8 т. Розвідну частину за умовами військового відомства вирішили робити завдовжки 70 м замість старої 30-метрової. Ескізний проект виконали ін-

---

\* Табір № 2, у якому утримувались полонені німці, знаходився в кінці сучасної вулиці Індустріальної на березі Бугу – тож до Варварівського мосту 2 км вони долали пішки («6-й участок»).

женери Миколаївського «Облдорвідділу». «Проектдор» розробив проект розвідної частини. Роботи вирішили проводити без зупинки руху по мосту і закінчити до 15 серпня 1948 року [115].

Для виконання робіт була потрібна велика кількість лісоматеріалів. Основним матеріалом, без якого ремонту можна й не починати, були ялинкові колоди. Ще у січні Рада Міністрів розподілила 3 200 куб. м з Карпатського регіону з тим, щоб до 15 березня ліс був заготовлений. Зробити розпорядження було простіше, ніж виконати роботу. Адже заготівельникам потрібно було зробити вибірку лісу, рубку, трельовку до спускових жолобів, спуск по жолобах до підніжжя гори, складування, завантаження на вузькоколіяку, потім з неї на ширококоліяну дорогу і т. д. Колоди повинні були бути 13-метровими, не покручені і не вражені гнилістю, мати діаметр 50–60 см у вузькому кінці. Колоди меншого діаметру – так звані «цигари» відмітались. Для вивозу лісу необхідно було 120 залізничних платформ. Роботи в Івано-Франківській області (до 1962 р. Станіславська обл.) виконувала бригада лісорубів з 35-ти чоловік. Їхній транспорт обмежувався сьома парами коней і двома лебідками. Крім карпатського лісу на ремонт Варварівського мосту міністерство виділило 1 200 куб. м лісу з Київської області і ще 700 – поступало після демонтажу Кременчуцького мосту через Дніпро.

В літній період на Івано-Франківщині було заготовлено 470 ялинкових колод, але відправлено на 20 платформах тільки 118. Для решти не вистачало ще близько сотні платформ. Ще 1 000 куб. м лісу відправили сплавом по Дніпру з Київщини, але у Дніпропетровську його зупинили; виявилось, що там теж аварійний міст, і миколаївці врешті отримали лише половину. Для робіт по розбору Кременчуцького мосту потрібно було 230 колгоспників [116], допомоги просили і у миколаївців, але начальник миколаївського «Облдорвідділу» ухилився від відправки людей.

Ще 5 січня 1948 року Рада Міністрів УСРР своєю постановою зобов'язала голів Варварівського і Жовтневого виконкомів надавати допомогу будівельникам мосту, «виділяючи» у їхнє розпорядження «...в порядку трудового участя» по 50 колгоспни-



*Міст на початку 60-х років ХХ ст.*

ків (1500 л/дн на місяць) від кожного району до повного завершення робіт. 29 квітня Облвиконком, дублюючи Постанову Кабміну, видав свою постанову №158 про направлення колгоспників, доповнивши список ще сімома районами [117]. Голови виконкомів повинні були направляти на роботи спеціалістів теслярів. Для кожних 50 чоловік неподалік мосту ставили 10 палаток. «Малолетних подростоків не присылають», – лунали перестороги. Невідомо, за чий рахунок полягало забезпечення харчування цих людей, тому що начальник Баштанського РДВ Тригуб у ті дні писав: «...людей отправить не могу, т. к. продуктов в колхозах нет и у колхозников их тоже нет, не говоря о деньгах...» Крім людей потрібно було надавати ще й підводи. На мосту також працювали солдати. Таким способом забезпечувався робочою силою будівельний майданчик Варварівського мосту. Частина «виділених» колгоспників все ж таки було відправлено до Кременчуга для демонтажу мосту через Дніпро. Комуністична влада продовжувала діяти у звичній для себе манері, в якій збе-

рігались елементи кріпосного права. Селяни ще не оговтались від війни і від голоду 1946/1947 років, а у них знов відбирали найпродуктивніші сили, на цей раз, для налагодження інфраструктури.

Попри плани закінчити роботи до кінця 1948 року Варварівський міст був відремонтований лише частково. Із 900 м наплавної частини було зроблено лише 192 м, перебудовано берегові естакадні частини, поліпшено розвідну частину, підсипана дамба [118].

Збірка полонянок відбувалась на плаву з миколаївської сторони. Колоди підтягувались канатами і баграми з човнів. На 18 колод, стягнутих «в розбіг комель-вершина» накладувались по краях 2 переносних монтажних містка, з яких виконувались роботи. Одразу ставились заперильні бруси з сосни 20×20 см і бруси якірні з дубу 25×25 см. По прогонам вкладали 2 ряди настилу загальною товщиною 10 см. Одразу монтували тротуари зі старих дощок. Частина полонянок була відновлена без їх виводу за рахунок підводу нових колод. При ремонтних роботах використовувалась максимальна кількість старих колод, які ще зберігали необхідну плавучість. Усі ремонтні роботи виконувались без зупинки руху транспорту, мостовики продуктивно використовували час урочних розведень мосту, які відбувались тричі на добу: з 8.00 по 9.00 год., з 13.00 до 14.00 та з 16.00 до 17.00 год. З настанням морозів роботи в основному припинились, а ліс продовжував поступати на будівельний майданчик, який знаходився перед мостом. До кінця року 90 % колод поступили із Станіслава. Наступного року, із настанням тепла роботи відновились і у 1949 році Миколаїв отримав суттєво поліпшений Варварівський міст.

\* \* \*

21 січня 1949 року внаслідок різкого підйому води та скупчення криги був знесений міст у Первомайську. У Миколаєві терміново була створена Комісія по захисту мостів області від паводку і льодоходу. Для збереження вже наполовину відремонтованого Варварівського наплавного мосту за наполяганням вій-

ськового відомства розробили заходи для підриву крижаних полів на Південному Бузі. Заздалегідь із Одеси доставили півтори тони амоналу, 2 тисячі детонаторів, а також 200 кругів бікфордого шнура [119]. В роботах були задіяні 15 саперів. Вони захищали не лише миколаївські мости. Крім Варварівського й Інгульського, до списку мостів, що підлягали захисту, потрапили: Кантакузенський на Бузі, Софієвський на Інгулі, Веселинівський на Чичиклеї, Коблевський на Тілігульському лимані та інші. Для отримання оперативної інформації на річках області встановили пункти нагляду. Їх забезпечили водомірними рейками, біноклями, необхідними приладами. Чергові у цих пунктах стежили за обстановкою і у разі початку руху криги, появи пливучих частин мостів, різкого підвищення або пониження рівня води, повинні були повідомляти Обласну комісію. Вони також слідували за початком льодоходу, виявляли затори, оцінювали товщину і розмір криги та надавали інші дані. Окремою постановою Облвиконком зобов'язав колгоспи викосити комиш з понижених місць – це повинно було запобігти захаращенню заплави біля мостів.

Тієї весни, неначе злякавшись запроваджених заходів, Варварівський міст рано очистився від криги. Щоб упевнитись у відсутності загрози, начальник «Облдорвідділу» Рафаїлов 17 березня провів обстеження льодової обстановки з літака. З горищної сторони від мосту на 5–6 км вода насправді була чистою аж до Ламбертової коси, наразі від Ламбертової коси до Петрово-Солониhi стояв лід. Ще вище у районі Білоусівки було знайдено льодове поле довжиною 5 км – там лід був старий без нагромаджень з ополонками. У Вознесенську біля залізничного мосту й після нього стояли льодові поля протяжністю 1–2 км. 18 понтонів Вознесенсько-Кантакузенського наплавного мосту були відведені у затон і захищені мішками з піском. У цей період переправа тут здійснювалась поромом і човнами. Ще вище в районі Олександрівської ГЕС стояв суцільний лід, але підйому води не було. Впевнившись, що загрози зносу кригою Варварівського мосту немає, Рафаїлов передав розпорядження начальнику Коржову про зведення мосту і відновлення руху транспорту. Та вже



*Кригохід*

наступного дня катер «Гастело», який пустили для контрольного огляду, знайшов багато полів, де стояла льодяна «склянка». Чимало її було біля Варварівської сторони і навпроти с. Червоне (Матвіївка). На «склянці» лежав сніг, товщина її разом з ним доходила до 12 см. Площа окремих крижин досягала 100 кв. м. Така крига не змогла б пройти повз колоди мосту, а найменший шторм учинив би його зрив, як це сталося у 1934 році. Довелось відмінити подану команду й чекати потепління, щоб пропустити льодяну масу. Тільки декілька днів поспіль Варварівський міст звели і відкрили для руху.

Того року мости області, якщо не рахувати Первомайського мосту, вдалося убезпечити від руйнувань під час льодоходу. Зруйнована високою водою була лише Нечаянська дамба, в результаті чого проїзд на Одесу був заблокований на тиждень. На Інгульському мості у Миколаєві в морозні дні щоденно 50 ні-

мецьких військовополонених табору «Темвод» розбивали кригу баграми й ломами. Пересадівський ряжевий міст був знятий для пропуску криги. Біля Виноградівки (Нового Данцигу) Інгул розлився і досяг ширини 1км, усі шість кам'яних містків опинились під водою. Такою ж була обстановка на Христофорівських мостах та у районі села Піски. Привільнянський залізобетонний міст від стихії не постраждав. Софієвський змішаний стометровий міст врятували сапери, проводячи підрив криги. Підривні роботи проводили також вище Кантакузенського мосту і на р. Висунь біля так званої «козиної греблі» у Березнегуватому. Вибухи гриміли на багатьох водоймах області. Про кількість загиблої від вибухів амоналу риби не повідомлялось.

Варварівський наплавний міст – це окрема сторінка в житті міста. Скільки разів його руйнувало кригою? Скільки разів він був розірваний ураганними вітрами? Скільки разів кораблі і баржі терлись об його боки? Цей міст – історія катастроф. І у величезній імперії, яка вкладала шалені гроші у нарощування м'язів, у розширення територій, гублячи при цьому мільйони душ власного народу, не знайшлося волі один раз і назавжди збудувати на основних своїх магістралях необхідні інфраструктурні об'єкти й поставити жирну крапку у цьому болючому питанні.

Варварівський наплавний міст проіснував до часу введення у дію нового залізобетонного. Ветеран-міст відпрацював 109 років і був розібраний фактично «на дрова». З частини його колод перекинули міст через Інгул на півострів Аляуди. Згодом, вздовж усього берегу з таких колод постали саморобні трикутні кладки для рибалок. Частина мосту ще довго гнила біля елеватора. Більшість ялинкових колод були розтягнені при допомозі буксирів. Дещо було реалізовано населенню через лісоторговий склад, який розміщувався поруч із мостом на Варварівській дамбі. Дехто з мешканців Варварівки знайшов спосіб підтягнути колоду під власне обійстя і використовував на опалення будинку. Розпиляти простою дворучною пилюкою метрової товщини колоду, в яку до того ж були набиті сотні металевих штирів, було

складно. Бензопил, електропилоч тоді ще не було. Тож таке заняття займало часу не на один рік, проте господар все одно втішався. Адже придбати вугілля у радянські часи на тому ж лісо-торговому складі можна було квотою не більше двох тон на рік, для чого кожному господарю видавалась спеціальна абонентська книжка. При тому й свої кровні 2 т було отримати непросто: хоч вугілля й було, але того сорту, що погано горіло («семечка»). Тож кожний забезпечував себе, як міг, і шукав протягом літа нагоди, де б можна було заpastись дровами.

Так що ліс із карпатських і київських лісів ще довго зігривав оселі миколаївців.





## **БУДІВНИЦТВО ВАРВАРІВСЬКОГО ЗАЛІЗОБЕТОННОГО МОСТУ**

*Варварівський міст 1964 р. Проектна організація «Київгіпротранс». Будівельник «Мостозагін №444». Начальник Лев Карелі, головний інженер Микола Саричев.*

*Довжина мосту – 750 м, а разом з насипною частиною – близько 2 км.*

*Схема: 18,4 м + 2×27,6 м + 4×65,4 м + розвідна частина 128,7 м + 4×65,4 м.*

*Єдиний міст в Україні з горизонтальною системою розведення, коли центральна частина повертається на 90 градусів.*

*Ширина мосту – 15,7 м (проїжджа частина – 10,5 м і два тротуари по 2,11 м).*

*Строк будівництва – 7 років.*

Влітку 1964 року у Николаєві відкрили рух по новому красеню-мосту через Південний Буг. Він став продовженням вулиці Великої Морської, яка простяглася до центральної частини міста. У Варварівці міст виходить на Одеське шосе. З одеського напрямку рух по Варварівці здійснюється вулицею Веселинівською. У 70-ті роки на правому березі річки була намита територія, яка продовжила цю вулицю на цілий квартал. Відтоді змінився клас автомобілів та їхня кількість. Тепер за одну добу через міст їх проїжджає близько 30 тисяч. Разом з Інгульським мостом Варварівський є складовою частиною великого транспортного коридору, який проходить через нашу державу.

## ПІДГОТОВЧА СТАДІЯ

Стартом робіт по зведенню мосту можна вважати весну 1957 р коли «Мостобудівний поїзд №444» (МБП-444) прибув до Миколаєва. Замовником робіт став Миколаївський «Облуправтодор» на чолі з Рафаїловим. Був складений договір, згідно якого Замовник повинен був забезпечити будівництво необхідними матеріалами. Ці матеріали «Облуправтодор» міг роздобути лише через міністерство. «Мінавтотранс», не опрацьовуючи миколаївську заявку, на інерції поспішив виділити для будівництва нового мосту 2 500 куб. м лісу, як і раніше, з того ж Івано-Франківська, очевидно не зрозумівши, що міст постане з бетону. Тоді начальником МБП-444 був Рухадзе, а головним інженером Зубач – їм довелось відмовлятися від рознарядки. Вони писали до міністерства, що мостопоїзди покликані будувати сучасні мости і «...зовсім не пристосовані до лісозаготовок» [120].

На початковій стадії необхідно було вирішити багато організаційних питань. Залізнична гілка, яка ще з дореволюційних часів прямувала в завод ім. 61 Комунара і проходила неподалік місця майбутнього мосту, була продовжена безпосередньо до комор, майстерень і цехів будівництва цієї колосальної споруди. Вагони, які належали МБП, треба було зосередити неподалік будівельного майданчика. Вони – основний транспорт для доставки матеріалів. Згідно «бюдгенплану» поруч з майбутнім мостом необхідно було збудувати Бетонний завод на 200 куб. м в зміну. Біля нього мав розташуватись склад цементу на 600 т, галереї для виготовлення арматурних каркасів і сіток, пропарювальні камери, бетонна лабораторія. Швидкими темпами будувався центральний склад, будівля кузні, трансформаторна підстанція на 560 кВа, електроцех. Окремо влаштували гараж для автомашин і мотовозів. На березі Бугу зводились пірси і причал. З них мало вестись будівництво руслових опор мосту в подальшому. Міська влада намагалась допомагати МБП-444 у всьому, що від неї залежало, «тримала на контролі» підготовчий процес. Траплялось, що деякі міські організації, переслідуючи виконання власних інструкцій, інколігальмували початок будів-

ництва мостового переходу. Наприклад, «Енергозбут» затребував від мостобудівців виконати «непідйомні» умови: він вимагав ще до початку основного будівництва прокласти капітальну електричну лінію – вона була складовою проекту мосту. Мостовики на це не погоджувались, адже їм вкрай важливо було у першу чергу провести дослідні роботи для визначення типу основ опор мосту, підготувати складські площадки, звести виробничі полігони, встановити і обладнати побутові приміщення. Ці роботи вимагали обдуманого підходу, адже на будівництво мосту планувалось залучати у пікові місяці до 500 чоловік одночасно. Для створення належних умов для працюючих необхідно було влаштувати контору, роздягальні, медпункт, котельню з душовими, сушарки для одягу. Без «червоного куточку» для проведення політінформацій у ті роки теж було не обійтись. У перший рік біля майбутнього мосту зводились тимчасові виробничі будівлі, а до них прокладались під'їзні шляхи. Пізніше збудували декілька одноповерхових будинків з каменю.

За допомогою міської влади вимоги «Енергозбуту» все ж таки зняли. Обов'язком Міськвиконкому було також відселити мешканців будинків і землянок, які підпадали у зону будівництва мосту. Ці одноповерхові помешкання підлягали зносу. Для будівництва житла для мостовиків було виділено дві ділянки: одна з них на лівому березі у подальшому заклала вулицю Мостобудівців, інша – на правому у Варварівці утворила житловий квартал, який офіційно називався містечком мостобудівників, але чомусь з самого початку і навіки був кимось охрещений «бараками». Деякий час зайняли перемовини Замовника з військово-морською частиною про суму компенсацій – адже місце, де мали прокладатись шляхи і будувались будинки по вулиці Мостобудівців, частково пролягали через її територію. Врешті поруч з житлом для мостовиків постали й будинки для морських офіцерів імічманів.

Для потреб будівництва потрібне було маневрене судно, яке б перевозило робітників на інший берег і допомагало виконувати оперативні завдання. Ним став катер ПТ-38, який стояв за консервованим на річній станції Миколаїв. На прохання Руха-

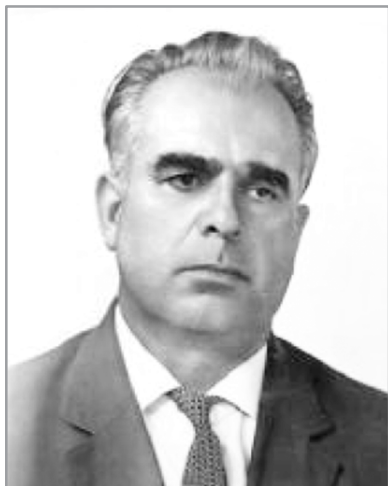
дзе його передали будівельникам за остаточною балансовою вартістю. Загалом на оренду і утримання флоту для зведення руслових опор кошторис передбачав 6 млн рублів. З одного боку сума величезна, а з іншого – план робіт зумовлював постійне перебування в зоні будівництва 2-х плашкоутів, які складались з 24 понтонів, 70-тонного плаваючого крану, барж, моторних човнів, інших плавзасобів.

Окремо будувався полігон для виробництва залізобетонних деталей опор мосту і прольотних балок. На пагорбі готувалась територія для пилорами. У 1957 році Замовник часто зволікав з поставками [121], тому мостовики на початку будували те, для чого вистачало місцевих матеріалів: каменю, цегли, вапна та інших. Кар'єри знаходились далеко від будмайданчика – доводилось вантажі доставляти звідти автотранспортом. Для цього МБП-444 заключив договори з Миколаївською і Варварівською авторотами, але у перші місяці замість обіцяних 10–15 машин на день виділяли 1–2. У ті роки економічні закони не діяли, тому знову доводилось підключатись міській і обласній владі, щоб «роз'яснити» автоперевізникам важливість покладених на них задач і можливість покарань.

У 1957 році все ж таки було виконано суттєвий об'єм підготовчих робіт. На високому пагорбі Південного Бугу розверталось будівництво розвідного автодорожнього мосту. Прикладів таких величних мостових переходів практика союзного будівництва ще не знала.

## НАЧАЛЬНИК БУДІВНИЦТВА ЛЕВ КАРЕЛІ

Темпи робіт стрімко зросли після того, як МБП-444 очолив Лев Георгійович Карелі. Карелі зайняв посаду керівника мостопоїзду на етапі, коли точилися дискусії, яким методом краще будувати опори мосту через Південний Буг. Випускник Тбіліського інституту залізничного транспорту, він пройшов усю війну, працював на спорудженні й відновленні мостів, де набув значного досвіду та ось тепер доля подарувала йому шанс показати своє вміння і свій талант на будівництві великого мосту. Ще під час



*Л. Г. Карелі (1913–1991)*

навчання в інституті Карелі цікавився можливістю зведення мостів на опорах глибокого закладання. Тож і тему диплому він обрав «Будівництво позакласного великого збірного залізобетонного мосту на камуфлетованих палях-оболонках». З того часу Карелі став поборником нових методів будівництва опор на глибоких фарватерах. За його участі будівельники мосту відмовились від застосування кесонів, які використовувались зазвичай у той час і вважались деякими вченими безальтернативними у мостобудів-

ництві. Таке рішення позбавило МБП-444 трудомістких робіт і небезпеки кесонної хвороби, яка могла виникнути при штучному нагнітанні стиснутого повітря, яке витискало зайву воду.

Та головним для будівельників було зрозуміти й осмислити, яким чином виконувати проектні розробки і рекомендації «Київгіпротрансу» – розробника проекту. То були сміливі новації і для більшості вони були почуті вперше. Учасники будівництва згадують такий випадок. На якійсь із нарад розробником проекту були викладені основні положення будівництва великого мосту. Всі сиділи ошелешені почутим, а один з присутніх, найстарший, найдосвідченіший взяв слово і сказав: на папері можна викласти все що завгодно, але опор таких ми ніколи не бачили, про палі-оболонки уперше чуємо, балки прольотних споруд складно буде виготовити на практиці, а поворотний проліт – це взагалі темна справа. Так що тут у нас: будівельний майданчик чи дослідна лабораторія? Для хвилювання з приводу успішної реалізації проектних викладів були причини. Як не замовчувались за часів СРСР будь-які технічні аварії і катастрофи, але мостовикам такі приклади були все ж таки відомі. Така інформація,

хоч і не в розлогому вигляді, до них доходила. Найтрагічнішим прикладом будівельного фіаско було падіння залізничного мосту, який з'єднував Крим з Кавказом в районі Керчі. Тоді під час льодоходу в одну з ночей впали у море 15 прольотів металевого мосту. Саме на Керченському залізничному переході була реалізована система побудови мосту на високих фундаментах. Саме напередодні будівництва деякі вчені застерігали про небезпечність зведення мосту біля Керчі, посилаючись на несприятливі геологічні показники морського дна в тому районі. Подібні застереження звучали і в Миколаєві.

Отже однастайності в успішній реалізації проекту «Київгіпротрансу» серед будівельників на початковому етапі не було. Деякі чиновники Міністерства транспорту наполягали застосувати в основі руслових опор металеві гвинтові палі, але Карелі відкинув такі вимоги. Тривожні закиди часто надходили на перших стадіях будівництва Варварівського мосту й від інших спеціалістів. Ці голоси лунали ще голосніше, коли мали місце звичайні для нової справи помилки та невдачі. Як тільки виникала складна ситуація, одразу оживлялись критикани. Вони вимагали повернутись до складного, небезпечного, проте перевіреного часом кесонного методу. Що ж це за метод? Уявімо собі великий – розміром з кімнату – циліндр, який відкритий знизу. Він називається кесон. Цей циліндр без дна встановлюють на дно річки, стиснутим повітрям витискають з нього воду і після того через шлюзову камеру всередину опускаються монтажники для проведення робіт на великій глибині. По технології процес опускання і підйому робітників повинен тривати близько години. На практиці він прискорюється, хоч цього робити не можна з причин безпеки для здоров'я. Якщо проводити ці процеси стрімко, то люди потім страждають від задишки. Але й при повільному опусканні гарантій безпечного знаходження всередині обмаль. Людям доводиться працювати в умовах підвищеного атмосферного тиску. Колись кесонний метод був поширений у світовій практиці зведення опор мостів. На перших етапах будівельники стикнулись з новою хворобою, яка чекала на них при роботі у кесоні. Невідомо з яких причин у людей виникали горлові і носові



*Йде будівництво берегових опор Варварівського мосту.  
Видно палі-оболонки*

кровотечі, вони втрачали свідомість, гинули невідомо від чого. Часто траплялись випадки інсульту і паралічу. Американському мостобудівнику Роблінгу, який у 1834 році збудував величній двоповерховий міст через річку Ніагару, довірили будувати не менш значний Бруклінський міст з прольотом 486 м. Невдовзі Роблінг загинув від невідомої хвороби – фактична причина смерті залишилась нез’ясованою. Тоді його син Вашингтон взявся завершити будівництво. 35-річний інженер постійно знаходився на будівельному майданчику; він, як і батько колись, сам опускався у кесон. В результаті його паралізувало. Прикований до інвалідного візка, він продовжував керувати побудовою мосту і через 14 років таки завершив справу, але залишився паралізованим. Останнім об’єктом, на будівництві якого у 1968 році за-

стосували кесонний метод, став міст через річку Вахш в Таджикистані. Після цього спорудження фундаментів в умовах підвищеного тиску були заборонені, хоча на будівельних факультетах ще довгий час вивчали студентів цьому методу.

Повернемось до будівництва Варварівського мосту. Інженерно-технічний персонал і бригадири МБП-444 ретельно вивчали запропонований киянами проект грандіозної споруди. Картина із зображенням майбутнього переходу через Південний Буг, яка висіла на стіні в кабінеті начальника будівництва Льва Карелі, чекала втілення у життя. Велична споруда, яка була присутня лише у проекті і голові тих, хто її задумав, складалася із двох частин: насипної дамби завдовжки трохи більше 1 км і 750-метрової прольотної руслової частини, яка поставала на 14 опорах. Схема мосту, якщо розпочинати з миколаївського берегу, виглядала наступним чином: початок – опора № 1 (лівобережний устій мосту), далі три опори №№ 2, 3, 4 – усі в скелі лівого берегу, далі глибинні опори №№ 5, 6, 7, 8. Після опори № 8 споруджувалась центральна опора № 9, на якій влаштовувався розвідний механізм, що повинен був повертати 128-метрову металеву поворотну частину мосту вагою 5,5 тис. т. Після дев'ятої опори будувались опори №№ 10, 11, 12, 13 і 14. Причому, остання була правобережним устоєм, з якого починалась насипна частина, яка тягнулася аж до Варварівського берегу. Найскладнішими етапами будівництва мосту можна назвати забивання паль у дно річки для спорудження на їх куцах бетонних фундаментів-ростверків, а також перекриття залізобетонними фермами прольотів між опорами і монтаж поворотної частини.

## ПАЛІ-ОБОЛОНКИ

Для виконання монтажних робіт у розпорядженні мостовиків знаходилась плавуча опора. Вона була зібрана із двох плашкоутів. Кожний плашкоут складався з 24 понтонів марки КС-У, тобто задіяні було всього 48 понтонів. Плашкоути між собою були з'єднані тросовимистяжками і металевими трубами діамет-



ром 630 мм. На плашкоуті знаходилась кабіна управління і машинне відділення. Кожний плашкоут забезпечувався двома дизельними електростанціями по 50 кВт, десятьма лебідками силою по 7,5 т, системою водного баластування, яка складалася з шести потужних насосів. За допомогою плавучої опори забивались у дно ріки бетонні палі і подавались для монтажу прольотні балки.

Фундаменти мостових опор будувались на палях-оболонках. Увесь процес відбувався наступним чином:

- на березі збирався розпорно-направляючий каркас з отворами для палей і на плавучій системі доставлявся до майбутньої опори. Каркас був багаторазового використання;

- монтажники наводили каркас на вісь опори, закріплювали якорями й маячними палями. У такому положенні каркас чекав, коли підвезуть залізобетонні палі;

- їх з окремих шестиметрових оболонок збирала на березі бригада Омельченка, поступово нарощуючи до 30-метрової довжини. Палі мали діаметр 1,16 м. Такий поперечник був поширений, адже зазвичай у світовій практиці він складав 0,6–1,6 м, хоча траплялись випадки (як то було на річці Урал), де діаметр палей досяг 5 м. Зібрані на березі палі були оснащені знизу півтонним металевим ножем для прорізання дна. Готову 30-метрову палю доставляли у горизонтальному стані на робочу площадку плавучим краном. Перед каркасом палю-оболонку повільно переводили у вертикальне становище і опускали на дно через гнізда вящину-каркаси;

- занурювали палю-оболонку у річкове дно одночасно з вибіркою ґрунту з внутрішнього простору палей. Роботи виконували бригади Галінічева і Грабова. Інженерну частину забезпечував майстер Суворов. Начальник будівництва Карелі і головний інженер будівництва Саричев – до речі, теж випускник Тбіліського інституту залізничного транспорту – також знаходились поруч. Перші 7 метрів в м'яких мулових відкладеннях тонкостінна оболонка долала відносно легко за рахунок власної 30-тонної ваги, а далі занурення підсилювалось за допомогою вібротре-

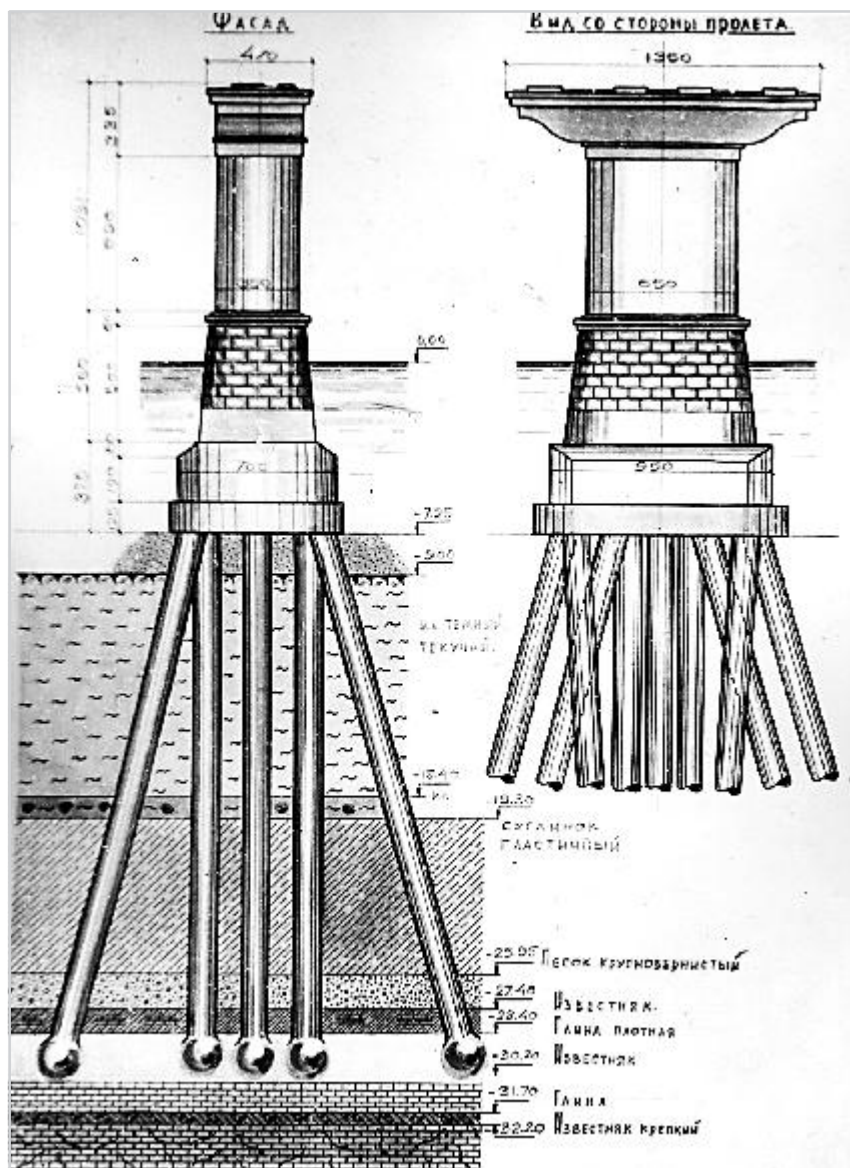
ханізму, який подавав на її п'ятку величезне навантаження. Робота вібропідсилювача була енергомісткою, його потужність дорівнювала 100 кВт, а при запусках двигунів суттєво збільшувалась. Це не заважало безперешкодно долати перші 17 метрів. Але до проектних скальних плит залишалось ще декілька метрів;

– далі занурення просувалось дуже повільно за допомогою підмивних камер. Для цього по контуру палі підводили чотири водонапірні підмивні трубки і подавали через них під високим тиском воду. Потужний напір її протягом 20 хвилин відсікав від металевого башмака палі ґрунт і після того під тиском вібромеханізму вона повільно рухалась до проектною відмітки.

Ще на початку будівництва проектувальники застерігали Лева Карелі, що 30% паль можливо і не досягнуть проектного положення. Замість них потрібно було забивати резервні і не факт, що наступні мали досягти цієї відмітки. Вартість одної палі становила близько 5 000 рублів – стільки могла коштувати нова легкова автомашинка, яку, щоправда, навіть з грошима придбати було непросто, та не в тому річ. Перші три палі, забиті у дно річки, зупинились на відстані 1 м до проектного положення. На глибині 30 м вапняки намертво захопили їх і поступу вперед більше не було. А подолати останній метр було вкрай необхідно. Якщо ні, то забиті палі можна було вважати непридатними. Будівельники постали перед складною проблемою. Тим більше, що обстановка не обіцяла жодних гарантій того, що й наступні палі досягнуть материкової скелі. Карелі і Саричев шукали виходу із ситуації. Роботи по монтажу паль на деякий час припинились. Колеги пригадують слова Карелі тих днів: «Ми нікому не обіцяли зводити міст під музику – можливі прикрі перепони. Але ж велика біда не буває довга». Знову почулись голоси прибічників, хоч і небезпечного, проте перевіреного кесонного методу. Але інженерний склад мостозагону і ведучі монтажники вже не бажали повертатись до архаїчних методів будівництва. Вони відчували, що вихід найближчим часом буде знайдено і тоді вдасться примусити залізобетонні палі досягти планової відмітки.

Порадившись з бригадирами передових колективів та проектувальниками, Карелі і Саричев запропонували застосувати

6. Будівництво Варварівського залізобетонного мосту



Загальний вигляд опори мосту  
(фотосхема з власного архіву сім'ї Карелі)

під застряглими палями підрив, направлений вниз. В результаті вибуху, за їхнім переконанням, на великій глибині повинна була утворюватись грушоподібна порожнина, яка досягала б твердих вапняків. Після того бетон, який напередодні вибуху був вкладений в палю, повинен був спрямуватись через стінки нижньої частини палі в згадану порожнину, а сама паля твердо зайняти проектне положення. Спосіб розширення за допомогою вибуху у будівництві називається «камуфлетування». Такі роботи мостовики могли провести тільки разом з фахівцями спеціальної організації. Нею стала військова частина № 64711. Проте ніхто не знав, якої сили заряд необхідно опустити всередину палі, щоб не визвати зайвих руйнацій конструкції. Це можна було з'ясувати лише експериментальним шляхом на спеціально для цього випадку забитих двох-трьох палях. Останні були опущені віброзавурувачем на невелику глибину неподалік лінії мосту. Для початку вирішили закласти 20 кг тротилу. Для цього на дно палі опускалась трубка з зарядом і дротами детонаторів. Для запобігання осічці до основної камери припасували запасну «цигару» з толом. Робота проводилась бригадами Грабова і Галиничева під наглядом Карелі і підричника Луги. Перший вибух був занадто великої сили – він зруйнував палю і утворив тріщини в сусідніх. На поверхню річки почали спливати приглушені коропи, тарань і навіть кремезні соми. Тріснуту палю витягли на поверхню і відвезли на берег. Там її ретельно оглянули фахівці і прийняли рішення для запобігання тріщин надалі «одягати бандаж» з листового металу на нижню частину палі. Заряд зменшили.

Провели ще одне випробування. Знов прокотився потужний вибух, після чого бетон через утворені розколи посунувся вниз і зайняв місце перед «башмаком» палі у вигляді бетонної груші. Після вдалого експерименту робота пішла швидше. Наступна, тепер вже проектна паля надійно оперлась на материкову скелю. Це була перемога. Залишалось тільки ще раз пересвідчитись у вірності вибраного методу «камуфлетування». Для цього потрібно було комусь опуститись на дно палі-оболонки, яка, як вже знаємо, була у діаметрі 1,16м. Всім було зрозуміло, що це могла бути дорога в один кінець. Проте, знайшлось декілька ба-

жаючих. Врешті вибір впав на бригадира монтажників Грабова. В спеціально виготовленій для цього випадку «люльці» Грабов, озброєний ліхтарями, дротовим телефоном і страхувальним канатом, спустився на 30-метрову глибину. Треба додати, що усі палі, які забивали у дно ріки, мали похилий характер – тож спуск ускладнювався ще й із за того. На щастя, це занурення під річкове дно пройшло без ускладнень. Досвідчений бригадир впевнився, що застосований метод можна застосовувати й надалі і під оплески товаришів був піднятий на гору.

Процес монтажу залізобетонних паль можна було продовжувати:

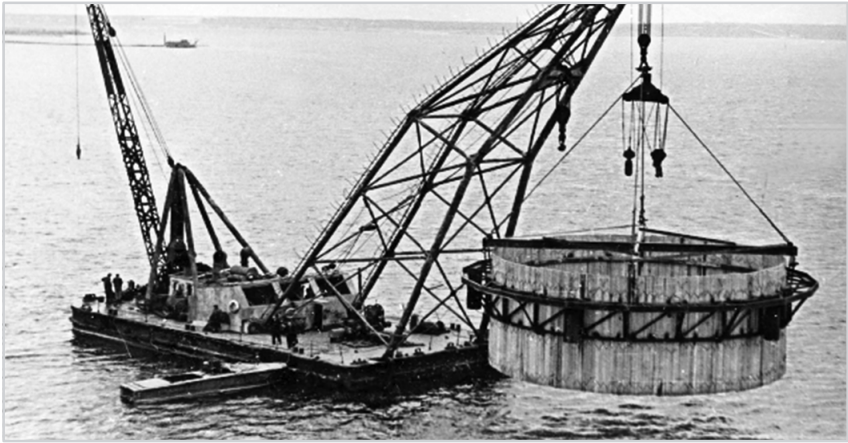
- після закінчення монтажу відкачували мул з пустих оболонк. Старшим виконробом Кононенко Г. С. були розроблені спеціальні пристосування для видалення ґрунту з середини паль. Ці розробки дозволили удосконалити технологію будівництва фундаментів під опори і підвищили його якість. За це раціоналізатору було присвоєно звання «Заслужений будівельник України»;

- всередину забитої і очищеної від мулу й ґрунту палі будівельники опускали арматурний каркас;

- надалі необхідно було заповнити палю-оболонку бетоном. Щоб успішно пройшов процес його стабілізації(затвердіння), не можна було допустити контакту бетону з водою. Для такої операції на дно оболонки опускали рукав-трубу, через який нагнітали бетонну суміш.

Всього впродовж 1960–1961 років було забито під руслові опори Варварівського мосту 138 паль, з них 46 – методом «камуфлетування» (Алінін О. Бузький унікум - К., 1965). Частина паль зайшла в нутро землі з нахилом 10 %, а більшість забивались під кутом 25 %.

Кущі забитих в скальні породи паль вінчали ростверком і надфундаментною частиною опори. Ростверк робили наступним чином. На березі був виготовлений величезний герметичний циліндр висотою близько 12 м. Його зробили з дощок і облямували металевими полосами у декілька рядів. Цей циліндр мостовики називали «бездонним ящиком». Цей ящик на палу-



*П'ятитонний плавучий кран встановлює  
бездонний ящик на опорі № 7  
(фото з власного архіву сім'ї Карелі)*

бі плаваючої опори доставляли до місця, де знаходився куц за-  
битих паль. Після цього краном опускали ящик на куц паль,  
які стирчали з води. Оскільки ящик був значно ширше від куца  
паль, то це не складало труднощів.

Із заякореного ящика потужними насосами відкачували  
воду. Утворювався немовби майданчик на дні Південного Бугу,  
де можна було проводити бетонні роботи. Проте вода все одно  
просочувалась з ґрунту і заважала працювати. Тоді дно бето-  
нували спеціальним бетоном – ставили «тампон». Після цього  
в середину ящика спускались люди, вкладали арматурні кар-  
каси, ставили опалубку, бетонували, «одягаючи» таким чином  
куц паль у ростверк. Працювати на дні річки було надзвичайно  
небезпечно, адже тиск забортної води на стінки ящика був ви-  
сокий, а характер Південного Бугу суворий – кожної миті вода  
могла зруйнувати конструкцію. Проте завдяки професіоналіз-  
му працюючих невдач уникнули. Після затвердіння бетону рос-  
тверку, будували фундамент, одягали підводну частину його в

граніт. Виконавши ці роботи, ящик заповнювали водою і переставляли на наступний куш. Весь процес був досить тривалим: щоб збудувати фундамент однієї опори, доводилось витратити декількатижнів.

Кожний міст є індивідуальною і несхожою на інші будовою. Варварівський же міст фактично був ще й експериментальною спорудою, адже до того такі складні об'єкти в Радянському Союзі не зводились. Будівельні роботи проводились посередині широкої річки. Як завжди Південний Буг підносив сюрпризи і показував свій норов. Бували випадки, коли вітром зривало шлюпки, які доставляли робітників до опор, а готові деталі з прольотних конструкцій летіли у водяну безодню, неначе дитячі іграшки. Мостовикам не вистачало необхідного обладнання, суттєвий відсоток робіт виконувався вручну. Багато чого доводилось виготовляти просто на будівельному майданчику. Зокрема, плавзасобів ніколи не було достатньо. Був випадок, коли головний інженер Саричев для запобігання нещасних випадків на воді наказав механіку Жильцову обладнати рятувальний баркас мотором від списаного ГАЗ-51, випробувати його і після реєстрації в інспекції, поставити на службу. Це було зроблено.

Паралельно з будівництвом мостової споруди, зводилось житло для робітників. На вулиці Мостобудівців виростили 4 двоповерхових 12-квартирних будинки, а у Варварівці збудували три двоповерхових будинки, а решта одноповерхові: шість 8-квартирних, два 6-квартирні і чотири 2-квартирні. Льву Карелі окрім вирішення технічних проблем, доводилось займатись і соціально-побутовими питаннями. Магазинів у той час було обмаль, а для тих, що працювали, товарів завозили мало. Відкриття магазину будь-де ставало позитивною подією для усього Миколаєва. За крупами, цукром та іншими продуктами біля кожного з них вишикувались двогодинні черги. Людина купувала 1 кг крупи і знову ставала у «хвіст» черги за наступним. В 60-ті роки країна продовжувала голодувати, на цей раз, щоправда, без смертей, принаймні хліб продавався у кожному магазині. Решта товарів залишалась дефіцитом протягом усього радянського правління.

Карелі провів переговори з головою Варварівського сільпо і в 1961 році на території містечка був відкритий ще один магазин, який Сільпо зобов'язувалось забезпечувати найнеобхіднішими товарами.

Будівництво продовжувалось.

## БАЛКИ

До кінця 1961 року мостовики «вийшли з води» – на той час були закінчені усі опори мосту. Ще мало відбутись облицювання надводних частин фундаментних опор, їх потрібно було «одягати» у граніт, влаштувати льодорізи – проте вже на цьому етапі відкривались можливості й для початку інших робіт. Монтажники розпочинали перекриття прольотів балками. Будівництво потребувало координації робіт багатьох ланок по усій довжині мосту. МБП-444, як генеральна підрядна організація, для виконання робіт вузької направленості залучала так званих субпідрядників. Це не знімало з Мостопоїзду відповідальності за терміни виконання доручених субпідряднику робіт, проте той самостійно виконував окремі вузькоспеціалізовані обсяги будівництва.

Восени і взимку темніло рано, тож після третьої години по обіді працювати посередині річки ставало неможливо. Обстановка диктувала необхідність забезпечити прожекторне освітлення всієї річної ділянки мосту. Для повноцінної роботи вся акваторія на відрізку монтажу прольотних балок повинна було добре освітлюватись. У той час МБП-444 самотужки не мало змоги провести ці заходи. Тоді за підтримки миколаївської влади роботи доручили виконати «Учбовому центру авіації», з чим його службовці блискуче справилися [122]. Невдовзі усе річкове дзеркало в районі мосту було добре освітлено.

Ще одне завдання, яке полегшувало роботу «Мостопоїзду» виконали військовики. Для монтажу балок на руслові фундаменти потрібно було між берегами та плавучою опорою налагодити радіозв'язок. До того часу монтажникам доводилось спілкуватись з берегом архаїчними методами, навіть сигнальни-



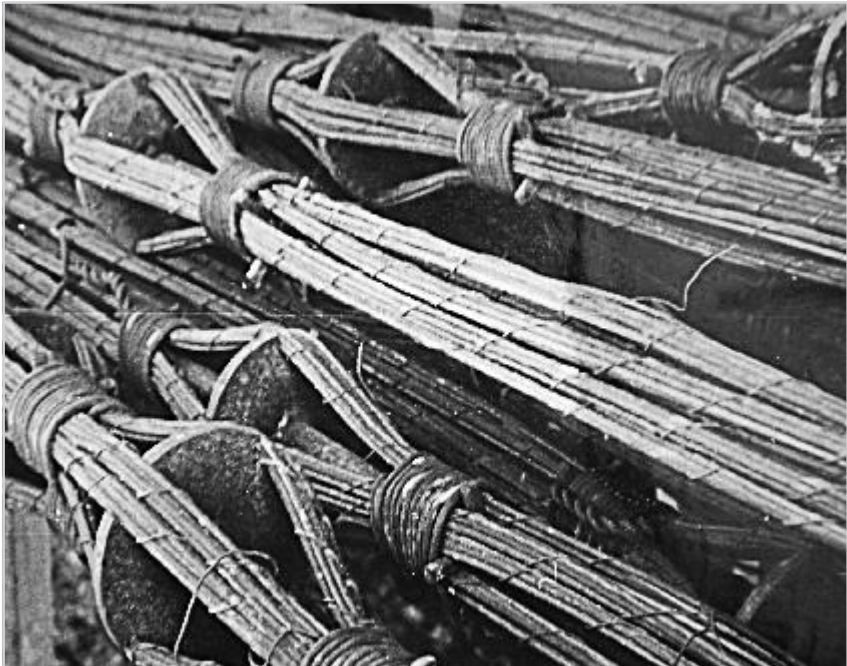


*Полігон для виготовлення 65-метрових балок*

ми прапорцями, пригадуючи минуле XIX ст. З травня 1961 року зв'язок став забезпечуватись службовцями військової частини № 72133.

Окрему об'ємну ділянку роботи виконував трест «Трансгиддробуд». Одне з його управлінь під № 4 будувало насипну частину мосту від Варварівського берегу аж до опори № 14. Інший субпідрядник – «Будуправління № 15» виконував підходи до мосту з обох берегів. Ще один субпідрядник – військова частина № 64711, склад якої здійснював камуфлетування паль, закінчив роботи і з ним попрощались.

Встановивши бетонні опори або як їх іще називали – «бики», будівельники мостового переходу готові були з'єднати їх між собою, перекриваючи прольоти балками. Балка довжиною 65,4 м мала Т-видну форму з розвинутим нижнім корпусом, висота її складала 3,25 м, а біля опор – 3,40 м. Ширина верхнього поясу становила 3,20 м. Маса однієї такої балки сягала 400 т. А для перекриття одного прольоту потрібно було чотири таких балки, з'єднаних діафрагмами та випусками арматури.



*Захвати пучків*

Але для початку треба було налагодити виробництво балок. Їх готували на береговому полігоні, де нещодавно виготовляли палі-оболонки. Аналогів виробництва таких конструкцій у світі тоді не було. То була складна, важка і відповідальна робота. Залізобетонна конструкція балки тому так і називалась, що складалася з металу і бетону. Проте 65-метрова громадина начинювалась не арматурою великих діаметрів – вертикальні каркаси являлись лише частиною конструкції балки. Основним елементом її складу був гладкий 5-міліметровий металевий дріт, з якого утворювались потужні каркаси.

Виготовлення балок довірили бригаді Петросяна. Її колектив (21 чоловік) складався, хоч і з молодих, проте вправних арматурників і бетонувальників. Сам Петросян, уродженець Ру-

мунії, закоханий у будівництво мостових споруд, віддавав усього себе будівничій справі. Інженерне забезпечення при створенні цих конструкцій здійснював виконроб Бистров. Тож, за їхньою участю в МБП-444 розпочали освоєння нового типу балок. Арматурні пучки готувались на спеціальному стенді (галереї). Бокові стіни стенду під час бетонування одночасно слугували пропарювальними камерами. На полігоні розміщувався арматурний двір, стенд, котельня, пірси. Стендова площадка поміщалася внизу косогору, а зверху на арматурному дворі рухався баштовий кран. Зона дії його досягала стенду. Але до бетонування було ще далеко. Галерея була обладнана нехитрими засобами: станком для випрямлення дроту, верстаком і лебідкою з «безкілечним» тросом. Кожний із 24 пучків складався з 56 дротинок. На випрямляючому стенді отримували семидротові сталки, після чого з 8 сталок формувався потужний пучок з двома каркасно-стрижневими анкерами. Усі 24 пучки натягувались одночасно батареєю гідравлічних домкратів, потужність яких складала 2,5 тис. т.

Щоб у подальшому бетон просочувався всередину пучка, тим самим збільшуючи міцність деталі, по його довжині через кожний метр вставляли укладку. Каркаси в'язали вручну. Цим постійно займалась ланка арматурників. При виготовленні балок застосовувалось так зване попереднє напруження стрижнів, яке у подальшому надаватиме постійне стиснення бетону. Цей метод дозволяв розраховувати на довготривалу експлуатацію балокмосту. Застосування надміцних попередньо-напружених пучків дозволило зменшити кількість звичайної (не напруженої) арматури, виконавши при цьому проектні вимоги з урахуванням коефіцієнтів запасу міцності.

Кожний робітник МБП-444 розумів, що така грандіозна споруда, якою був міст, будеється принаймні на 100 років – тому люди відносились до своїх обов'язків відповідально.

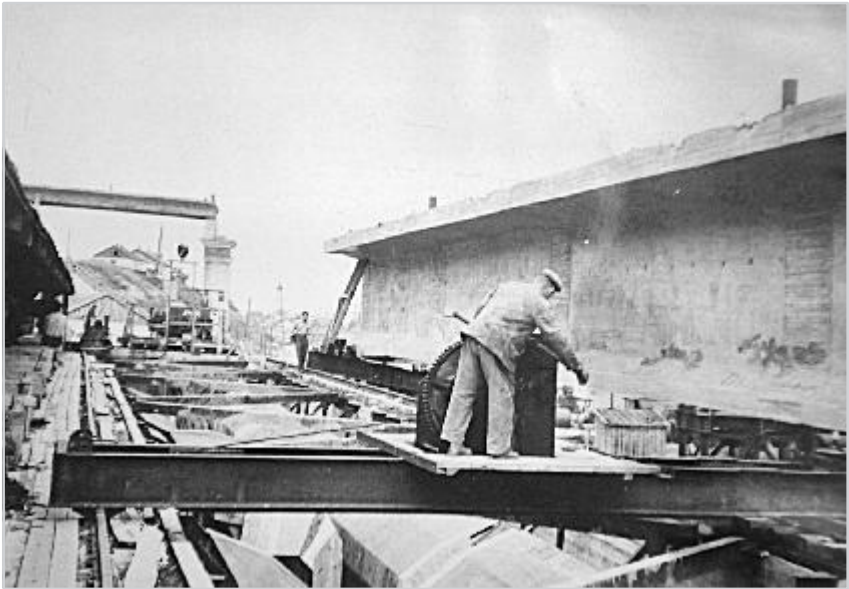
Для бетонування балки були додатково залучені робітники з інших бригад, адже процес вкладання 150 кубометрів бетону повинен був проходити без зупинки. Працювали в три зміни. Врешті роботи з виготовлення першої балки завершили, бетон



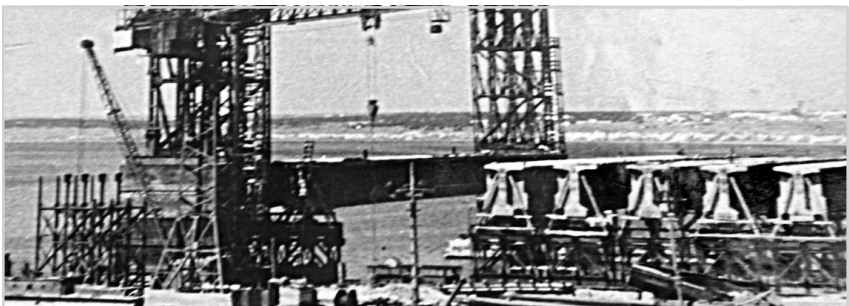
*Бетонні роботи на стенді*

набував проектної міцності. Та цього разу колектив МБП-444 чекало розчарування. Через декілька днів після зняття опалубки з'ясувалось, що по балці пішли тріщини. Це було прикро: начебто витримали необхідну технологію, а «пиріг» не вдався. То був моральний удар, а крім того, перевитрати матеріалів і праці. Але великі справи не робляться без втрат. Інженерний склад вдень і вночі шукав причину, на допомогу з Києва приїжджали знатні мостобудівці. Не применшуючи їхньої ваги, треба відзначити, що у 1960 році Карелі і Саричев теж входили до цієї когорти. Після довгих консультацій постановили змінити систему бетонування: якщо раніше вкладання бетону розпочинали з середини і рухались до кінців балки, то тепер вирішили почати з кінців і сходитись всередині. Начебто, нічого особливого в технології не змінилось, але така система принесла успіх – жодна балка більше не тріщала. До кінця року їх було виготовлено 6 штук, а решта у 1961 році.

На виготовлення однієї 400-тонної конструкції балки та її монтаж згідно кошторисним розрахункам відводилось 2,5 місяці часу. Тільки після цього замовником затверджувався Акт виконаних робіт, а в рахунок Мостопоїзду поступали кошти, і тільки тоді робітники мали змогу отримати зароблені гроші. Це було незручно, тому що процес виготовлення балок тривав накопичуванням безперервно без залежності від того, чи будуть найближчим часом балки змонтовані чи ні. Адже стримувальним фактором на Південному Бузі інколи виступали й погодні умови. Прийнята система обрахунку за виготовлену продукцію ставила МБП-444 у важке фінансове становище або ж примушувала вчиняти начебто перевитрати заробітної плати. Лев Карелі звертався до керівних інстанцій, але ті лише розводили руками, мовляв, це ж порядок, встановлений Держбудом СРСР, він непорушний. Цей порядок і справді був непорушним, а крім того, як і усі норми, він був цинічно жорстким до будівельників. Існуючі розцінки виходили з того, що робітник рівно 8 годин виконує роботу, за яку йому потім нараховують відповідну платню. При цьому жодним чином не враховувалось те, що існують незалежні від процесу робіт чинники, які стримують робочий процес. Цим



*Встановлення металевої опалубки*



*Для монтажу підготовлені 7 балок*

чинником могла бути хоча б ненадійна автотехніка, яку взимку доводилось розігрівати вогняними факелами. Або ж невчасно поставлені на будівельний майданчик матеріали, по яким упродовжжусього радянського періоду спостерігався тотальний дефіцит. За такого стану речей інженерному складу будівельних організацій доводилось викручуватись, хто як може, а сатирикам і гумористам такий стан речей завжди дозволяв звинувачувати останніх у так званих «приписках». Не бажаючи йти на такі порушення, Карелі напряду звернувся до Держбуду СРСР з пропозицією змінити для мостобудівців систему обрахунку виконаних робіт. Його ім'я у той час вже дещо важило, тому такі зміни були внесені [123].

Випадково або ні, але у той самий час відповідні органи висунули претензії до МБП-444 про недотримання графіків. Управління «Мостопоїзду» отримало листа, у якому йшлося про те, що терміни будівництва мостовиками порушуються, а тому існують перевитрати коштів на оренду флоту. Контролююче відомство не стало виставляти претензію особисто Льву Карелі, а вимагало покарання для одного із співробітників МБП-444 тов. К. за те, що той вчасно не виконав коректування графіку будівництва. Та врешті виявилось, що технічну документацію складав не тов. К., а «Київгіпротранс», а затверджував її «Мінавтотранс УРСР», й коректування ці були виконані і затверджені цими інстанціями у повній мірі. А крім того, перерахунок на утримання флоту не збільшував вартості будівництва тому, що здійснено воно було за рахунок перерозподілу коштів в загальному їх ліміті. Усе це було завчасно оформлено і узгоджено висококваліфікованими працівниками ВТО і бухгалтерії. «Тому, – було зазначено - карати тов. К. не має за що». Після обґрунтованої відповіді інцидент був вичерпаний.

## МОНТАЖ БАЛКИ

Готову балку після зняття опалубки і просушки перекачували зі стенда на декілька метрів з перехваткою домкратами, а потім піднімали (10 см) на перекачувальні каретки. Після того



*1961 р. Перші балки змонтовані*

400-тонну конструкцію котили далі на каретках на відстань 70 м до фермопідйомників. Фермопідйомники піднімали балку і ставили на плаваючу опору. Одночасно опора могла приймати «на борт» 2 балки. Вага цього плавзасобу разом з вантажем у цей час становила 2 000 т. Так співпало, що перші балки відпливли від пірсу в одну із субот. То було влітку, попереду був вихідний день, тож монтаж балки планувалось розпочати в понеділок. Та монтажникам кортіло щонайшвидше відчутти смак перемоги, який вони очікували отримати від встановлення першої балки на опори. Отже у неділю більшість людей, не змовляючись, виїшли на роботу.

Плашкоут з двома балками наблизився до опор. Міст у бік правого варварівського берегу за задумом проектувальників планувався під нахилом 18%, тож і на плаваючій опорі балки одразу доправлялись до місця монтажу під тим же нахилом. Плава-



ючу опору за допомогою буксирів заводи́ли у проліт мосту, балки встановлювали на вісь. Робота потребувала високої точності. Після того, як балка займала необхідне положення, понтони плашкоуту заповнювали водяним баластом, від цього вони осідали у воду, передаючи вагу балки опорам мосту. Тільки після того плашкоути вивільняли з під вантажу. Балка займала своє постійне положення, з'єднавши два фундаментних бики, а монтажники готувались до монтажу наступної балки. Потужні насоси плавучої опори викачували із черев понтонів воду для того, щоб завантажений другою балкою плашкоут, підняв її на необхідну висоту і поставив поруч з першою балкою. Звичайно все проходило не так швидко, як хотілось. Норми відводили на монтаж однієї балки з закріпленням і бетонуванням 36 годин, проте першу балку поставили за 9. Для усього колективу це був момент піднесення і стимул для подальших дій.

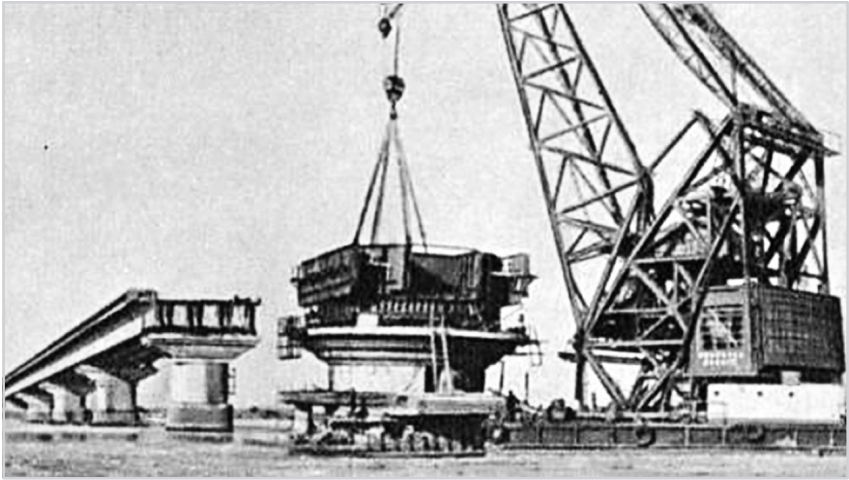
До кінця 1961 року тепер вже не на папері, а на воді, стала вимальовуватись лінія майбутнього мосту. Вже були встановлені усі берегові й річкові опори, а також змонтовані балки на трьох руслових прольотах. Не відставали і «субпідрядники». «Будуправління № 15» хоч постійно й порушувало графіки робіт, проте на цей час закінчувало покладені завдання на підходах до мосту. Основним матеріалом для виконання робіт цим управлінням був щебінь, який добували в Трикратах Вознесенського району. Автомобілями його возили на залізничну станцію, а вже звідти вагони доставляли матеріал прямо на будівельний майданчик. «Трансгідробуд» теж виконав величезний обсяг робіт зі спорудження насипу. Було вкладено каменю з Терноватського та інших кар'єрів близько 19 тисяч кубометрів. Вже до кінця 1960 року «гідробудівці» намили гідротехнічним способом першу чергу насипу – підводну частину завдовжки 830 м. Після того роботи припинили: виникла небезпека так званого «замиву» прольоту 14–13. Роботи вирішили продовжити тільки після того, як проліт між опорами №14 і №13 буде накритий усіма чотирма балками. Загалом на спорудженні насипу, довжина якої становить близько 1,2 км, опрацьовано було 143 тисяч кубометрів піску [124].

Протягом 1962 року продовжувався монтаж пролітних балок на фундаментні опори. Після виконання цих робіт, а також після закінчення основних об'ємів з відсипки насипу, залізобетонний міст почав набувати бажаних форм. Леву Карелі за впровадження нових методів будівництва великих мостів у липні 1962 року була присуджена Ленінська премія – найбільш вагома винагорода за докладені зусилля радянських часів. Країна дякувала головному будівничому Варварівського мосту за виконання фундаментних робіт безкесонним методом на палях-оболонках. Це було визнання професіоналізму і самовіддачі не тільки його, а й усього колективу Мостопоїзду № 444. Та до завершення будівництва мосту було ще далеко. Роботи продовжувались. Вони ускладнювались ще й тим, що увесь час через звужене вже на той момент русло ріки рухались різні плавзасоби. Це були самохідні й несамохідні баржі, зерновози, пасажирські пароплави, водяні «трамваї», військові кораблі та інші транспорти. Доводилось рахуватись з цією обставиною, хоч вона і стримувала мостобудівців. І знову ж, норми не передбачали затримок і перерви у роботі, а розробник норм не враховував інтенсивного мореплавання в акваторії побудови мосту. Ці обставини здорожували витрати.

Усі ті роки, поки будувався новий міст, переправа між берегами здійснювалась по старому наплавному мосту, якому на той час було вже більше ста років. Чим ближче наближався момент закінчення будівництва залізобетонного дітища, тим менше витрачалось коштів на ремонт старого мосту і тим сумнішим був його стан та зовнішній вигляд.

На календарі глибока осінь 1962 року. Починались заморозки. Річку за ніч вкривала «склянка», та вдень погода ще дозволяла працювати. Будівельникам залишалось змонтувати останню 65-метрову балку. То означало б завершення важливого етапу у спорудженні мосту, після якого вивільнялась певна кількість механізмів і флоту. Підійти впритул до опори плаваючій системі не дозволяла незначна глибина річки у тому місці. Для поправки ситуації в прольоті 4–5 проводились поспішливі днопоглиблювальні роботи. Цей проліт знаходився біля лівого берега і

саме туди повинна була підійти плаваюча опора з вантажем. На решті в перших числах грудня фермопідйомники завантажили 400-тонну конструкцію балки на плаваючу опору. Плашкоути відійшли від пірсу. Та в той день у Миколаєві справді було зимно. Температура раптово понизилась до 15 градусів морозу. За лічені години крига вкрила акваторію річки. Плаваюча опора з велетенською балкою на 20-метровій висоті, попала у пастку. За добу товщина льоду стала сягати 30 см. Нависла небезпека руйнування кригою металевих бортів плаваючої опори. Якщо б це сталося, то вода б зайшла у понтони, опора втратила горизонтальність і разом з вантажем перекинулась та пішла б на дно. Дістати звідти бетонну балку було б неможливо. У перший же морозний день копровики баграми і ломами оббивали лід біля плашкоутів, проте миттєво намерзав новий. За цілий день плаваюча опора просунулась у бік мосту лише на 10 см. На допомогу копровикам наступного дня прийшли ще декілька бригад. Цілодобово люди обчищали металеві борти опори, але поступи вперед були мінімальними. Тим часом товщина льоду сягла 50 см. Крига намертво захопила плавзасіб з вантажем у свої обійми. Щоб врятувати ситуацію, Лев Карелі видав розпорядження підривати тротилом лід навколо опори. Це дало певний ефект, опора змогла наблизитись до цілі на 50 см. Після того лід знову вкрив річку, причому з підірваних крижин утворювались тороси, яких розбивати вручну було дуже важко. На третій день підійшов криголам, та й він не допоміг, тому що був значно вужчий, ніж плаваюча опора, тож тягнути її за собою не міг. Поруйнований ним лід діставався самого дна річки, знов замерзав, а подальші дії не давали ефекту. Криголам покинув акваторію. Битва мостовиків за живучість опори продовжувалась. У наступні дні їм вдавалось пройти за добу до 70 см. Суворі зими не новина для Південного Бугу. Упродовж них часто траплялись урагани й буревії. Тож і тепер доводилось утримувати рівновагу балки тросами і лебідками. Усю зиму погода тримала будівельників у напрузі. За три місяці мостовикам вдалось подолати ... 80 м і врешті поставити останню балку у проліт. Усі полегшено зітхнули. А через декілька днів за тим прийшло потепління.



*Йде монтаж центрального  
підшипнику діаметром 11 м*

## ПОВОРОТНИЙ ПРОЛІТ

На протязі 1963 року тривали роботи з монтажу металевої прольотної будови. Її довжина становила 128 м. Усі роботи при зведенні мосту були надзвичайно відповідальними, а ця – ще й надскладною. Ця частина мосту повинна була повертатись при його розведеннях. Для монтажу металевого прольоту довелось на відстані 50 м від лінії мосту будувати технологічні опори. Вони призначені були допомогти монтажу. Для цих опор довелося забити ще 12 паль-оболонок, про які вже почали забувати. Зверху ці острівки паль (4×3) скріпили монолітними ростверками, на них пішло ще 67 кубометрів бетону.

Ще одне призначення цих опор в подальшій експлуатації мосту – захист від навалу суден.

Поворотний проліт мосту встановлювався на центральній опорі № 9. На той час ситуація з будівництвом Варварівського

мосту виглядала оптимістично. Фундаментні опори мосту були в основному завершені за виключенням огорожі на них та облагороджування стін. На опорах з 4-ї до 14-ї такі роботи велись – усі руслові фундаменти були облямовані гранітом на висоту 2 м над водою. Всі 400-тонні балки були змонтовані в прольоти – їх з'єднували між собою діафрагмами, утворюючи проїзну частину. Вкладалась гідроізоляція проїзної частини, монтувались залізобетонні плити тротуарів. За заводом ім. Носенко (ЧСЗ) були виготовлені і доставлені на місце монтажу металокожухи і обладнання механізму повороту мосту. На поворотну опору встановлювався так званий «цевочний обод» і центральна вісь, яка важила 50 т. Субпідрядні електромонтажні організації встановлювали електричне обладнання й щити автоматики. Серед завдань, поставлених перед ними, була задача з'єднати опору № 9 з трансформаторними підстанціями обох берегів. Під водою в спеціальній траншеї від центральної опори мосту до лівого берегу вклали підводний броньований кабель. Такий же силовий кабель проклали й до опори № 14. На цьому етапі проводились обмежені водолазні роботи [125].

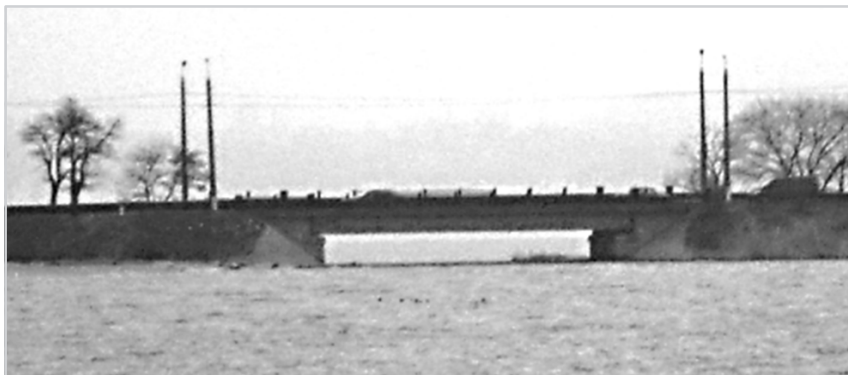
Ще на початку монтажу верхньої частини мосту виникли складнощі з виробництвом зварних елементів металевих перил. Їх виготовляли на заводах ім. Носенко і Підйомно-транспортного обладнання [126]. Були намагання замінити чавунну огорожу на металеву. Мотивувались такі пропозиції тим, що заміна значно спростить і здешевить роботи. Начальник будівництва Лев Карелі виступив противником таких замін, вважаючи їх категорично неприпустимими на такій унікальній споруді, як міст через Південний Буг. Він не допускав здешевлення споруди за рахунок зниження якості. По життю Лев Георгійович мав схильність до малювання, тож відповідально ставився до кожної лінії. При встановленні перильних конструкцій він прискіпливо контролював їх монтаж, вимагав, щоб огорожа мосту мала строго пряму лінію. Не один десяток метрів огорожі за його вимогою було перероблено. Монтажним роботам передували приварювання маяків, які встановлювали за допомогою нівеліра. Карелі особисто інспектував цей комплекс робіт і не допустив спрощен-

ня. Він також застерігав, щоб зварювальні роботи не призвели до деформації елементів огорожі. Принциповість у питаннях якості, відповідальність до самого себе від Лева Карелі передались його сину Георгію і онуку Павлу, які через певний період часу також стали мостобудівниками.

Того року робітники МБП-444 змонтували 185 т чавунних перил.

Посередині насипної частини мосту ближче до Варварівки був збудований неширокий місток. Він запланований відігравати важливу функцію: запобігати замуленню утворених при зведенні насипу затонів і цвітінню води. Очевидно спроектована ширина протоки в 24 м виявилась недостатньою, тож через кожні десять років протока відмовляється виконувати відведену їй роль. Тоді доводиться тягнути сюди землечерпальну машину і розчищати русло. Але з цим можна миритись. Не відповідає сьогоднішнім потребам і вузькість проїзної частини – як би не завадили додаткові 5 метрів. Ширина мосту 15,7 м пояснюється тодішніми нормами. Але це наші вічні «граблі» – ми занадто довго збираємось будувати, зібравшись – надмірно довго проектуємо і ще довше погоджуємо, ну а потім не виправдано затягуємо з будівництвом. А прогрес не стоїть на місці і життя кожні 20 років кардинально змінюється і ставить нові задачі – тому увесь час доводиться наздоганяти.

Серйозних темпів набрали у 1963 році субпідрядні організації: «Будуправління № 15» і «Трансгідробуд». Були змонтовані гранітні бортові камені по обидві сторони руслової частини мосту. Крім основних своїх функцій, ці масивні деталі огорожі стали прикрасою мосту і надали солідних балів мостовій споруді. Від них до води опустились такі ж огрядні і разом з тим, витончені, сходи. Вздовж проїзної частини монтувались бетонні бортові камені тротуарів, на русловому насипу встановлювались залізобетонні надовби. На схилах насипної частини мосту «гідробудівцями» укріплювались відкоси. Для цього спеціальні бригади сіяли траву, висаджували дерева, вимощували гранітним камінням круті високі узбіччя і конуси опори № 14. Північна «горищна» сторона насипної частини мосту відрізняється від південної



*Проточна частина насипної дамби*



*Роботи на поворотному прольоті*

і не дивно: адже вона у більшій мірі приймає на себе тиск крижаних торосів під час весіннього льодоходу. Тому вона була щільно укріплена бутовим гранітом по усій висоті.

Все йшло до того, що Варварівський міст міг бути закінченим вже у 1963 році. Особливо це стало відчуватись після встановлення 93-х стовпів освітлення та вкладання асфальту на площі 19 210 кв. м. Уся насипна частина мосту довжиною 1 км була закінчена і навіть знята огорожа. Огорожу перенесли до опори № 14 і з боку Варварівки численний люд повалив сім'ями прогулюватись величною дамбою. Люди милувались широкою річкою і з нетерпінням чекали відкриття мосту.

У пікові місяці на будівництві одночасно працювали до 500 чоловік. Зведення залізобетонного Варварівського мосту стало школою передового досвіду. На всіх етапах будівництво століття відвідували фахівці з інших регіонів країни. Вони знайомились з методами будування, переймали досвід. Для проходження практики інститути направляли у Миколаїв студентів спеціальностей «Мости і тунелі». Спочатку для усіх цих численних відвідувачів адміністрацією мостопоїзду бронювались номери в готелях, наймалось житло, а коли їх стало дуже багато, то тоді вже ці люди самі стали турбуватись про поселення і витрати на проживання.

Наприкінці 1963 року невиконаних робіт було ще багато, хоч на перший погляд здавалось, що споруда готова до експлуатації. Відтермінувати відкриття руху по мосту на півроку було розумним рішенням. Залишалась можливість завершити увесь комплекс робіт на високому рівні і без зауважень Замовника. Введення мосту через Південний Буг перенесли на середину наступного року. Тож роботи продовжувались. На розвідній частині проводився монтаж механізму повороту (ЧСЗ), який загалом важив 69 т, а на металевому прольоті була змонтована кабіна стрілочника. Вівся монтаж металоконструкцій судової сигналізації, завершувався монтаж і покриття лаком перил. Одночасно встановлювали редуктори шлагбаумів, а пізніше і самі шлагбауми. Під час вкладання асфальтобетонного покриття з'ясувалось, що на стику прольотів 3-4 і 4-5 по тротуарам, по бордюрам і влас-



6. Будівництво Варварівського залізобетонного мосту

---



*Урочисте відкриття мосту 18 липня 1964 р.  
(в центрі – Лев Карелі)*



не – по проїзному покриттю утворився перепад в 7 см. Карелі дав розпорядження зрубати його на береговій частині.

Закінчення будівництва Південнобузького мосту було заплановано на 2 квартал 1964 року. Але напередодні сталися дві події, які ледь не зірвали своєчасний пуск. 26 червня невідомими було зруйноване так зване приміщення переїзної охорони. Почалися різні балачки і звинувачення, в тому числі і в пресі, в основному проти самих будівельників. Та Карелі швидко поставив на місце тих, хто намагався кинути тінь на мостовиків: «Не треба приклеювати нам марку «будуємо – ламаємо»! Таке не про нас». Пристрасті втихли. У ті дні сталася ще одна неприємна пригода. Про свій характер в котрий раз нагадав миколаївцям Південний Буг. На річці стався сильний шторм. І хоч він ніяк не міг нанести шкоди велетенській бетонній споруді мосту, та все ж завдав великого клопоту будівельникам. Під час шторму, який супроводжувався сильним південно-західним вітром, одну з барж річкової пристані зірвало зі стоянки і потягнуло в простір між кременими опорами мосту. На щастя баржу не розбило об якусь із них. Вона перетнула лінію мосту, та її якір продовжував волочитися за нею і фактично зорював та підривав мулисто-черепашковедно річки. Врешті він зачепився за броньований високовольтний кабель, що поєднував насипну частину мосту з його центральною частиною, і порвав його. Накласти з'єднувальну муфту на кабелі на дні річки визнали неможливим, тож прийшли до висновку, що потрібно вкладати поруч новий кабель. Та терміново придбати його було ніде, для цього потрібно було чекати декілька місяців. Вихід був знайдений. На одному з заводів знайшовся такий кабель. Він був необхідного перетину і достатній по своїм характеристикам – це підтвердили проектувальники. Його проклали паралельно пошкодженому [127].

Приймальна комісія при здачі в експлуатацію оцінила якість будівництва Південно-Бузького мосту з оцінкою «відмінно», а підходить до нього – з оцінкою «добре». Міністерство нагородило МБП-444 Дипломом і грошовою премією. Ще на стадії будівництва начальник МБП-444 Лев Карелі був удостоєний Ленінської премії. Преміями і відзнаками відзначені були й багато ін-

ших учасників будівництва. Виконробу Г. С. Кононенко було присвоєно звання «Заслужений будівельник УСРР». Через п'ять років у 1969 році звання «Заслужений будівельник УСРР» був удостоєний і Лев Георгійович Карелі. Миколаївці щиро вдячні йому за самовіддану працю на користь їхнього міста.

## ЕКСПЛУАТАЦІЯ МОСТУ

Влітку 1991 року після 27-річної експлуатації проводилась заміна аварійних металоконструкцій мосту. Для цього рух мостом на 4 місяці зупинили. Зупинці передувала серйозна підготовча робота. На ЧСЗ (Чорноморському суднобудівному заводі) були заздалегідь заготовлені усі необхідні конструкції і матеріали. Для вирішення проблеми з автотранспортом, адже міст є складовою важливою магістралі, яка з'єднує Миколаїв з Одесою, треба було шукати альтернативу. В 20-ти кілометрах вище за течією в районі села Гур'ївка військовими був перекинутий тимчасовий міст на понтонах з одною ниткою руху, який автомашини переїжджали по чергово (як колись по старому Варварівському). У цей час по лінії колишнього наплавного мосту між Варварівкою і Річковим вокзалом з інтервалом півгодини курсував паром для перевозу людей. Перетинаючи річку, пасажирів порому



*Тимчасовий міст біля села Гур'ївка в 1991 р.*



*Панорама розведеного Варварівського мосту*

обмінювались думками щодо того, коли ж закінчиться ремонт мосту. Дехто впевнено заявляв, що мостовики задумали збільшити ширину проїзної частини за рахунок звуження тротуарів або й винесення їх на консолях назовні, а то може і розміщення під проїжджою частиною. Безумовно без проекту-реконструкції такі серйозні зміни не робили. В жовтні місяці рух мостом відновили.

В 2001–2004 роках у літні місяці робили ремонт асфальтового покриття. Роботами керував ефективний менеджер начальник міського Управління автошляхів В. Положенко. Тоді ж мостом автомобілі почали рухатись втри смуги замість двох за рахунок дорожньої розмітки. Це суттєво розвантажило автомобільний потік і прибрало затори. Складність виконання ремонтних робіт полягала в тому, що роботи проводились без зупинки руху транспорту. Міст і так вузький, а ще й доводилось пускати транспортний потік по одній смузі, а другу у той час ремонтували.

Промайнуло півстоліття, а міст своєю величчю вражає будь-кого: не тільки гостей міста, але й тих, хто проїздить ним кожного дня. У команд яхт і суден стало традицією, пропливаючи під мостом, замовляти бажання. Романтичні фотографи зняли величну споруду у тисячах ракурсів і закохано любуються своїми світлинами.

Відчувається, що міст будувався в ув'язці з планом основних магістралей Миколаєва, хоча спочатку вважалось, що центральна вісь міста проходить саме по лінії давнього наплавного мосту. Проектувальники 60-х років доводили, що не випадково до старого Варварівського спуску сходиться увесь спектр напрямків від Лісків до вулиці Адміральської. Та життя показало, що розміщення нового мосту є ще більш органічним на плані міста. По обидва боки мосту два житлових восьмиповерхових будинки «працюють» у стильовому поєднанні з головним об'єктом цієї частини міста. Круті зелені схили Бугу підкреслюють м'якість ландшафту, який склався навколо мосту. Щоб акцентувати монументальність споруди, за планом забудови планується продовжити у бік Лагерного поля набережну, яка вже частково го-

това на території «Товариства спасіння на водах» (*Бузький бульвар, 18*).

Щоківі стіни берегових устоїв мосту з обох боків опоряджені грубо сколотим гранітом, що підкреслює стан об'єкту-важковаговика. Початок і кінець прольотної частини завершені масивними парапетами та сходами з червоного граніту. Вони відтворюють переконливе враження і відчуття масиву. Огрядні перильні панелі мосту, вилиті з чавуну, довершують позитивний ефект. Їхні форми промовисто доводять приналежність до великого мосту. Разом з тим вони витончені та пропорційні і цим посилюють акцент архітектурних форм.



## **УЧАСНИКИ БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗОБЕТОННОГО МОСТУ ЧЕРЕЗ ПІВДЕННИЙ БУГ У МИКОЛАЄВІ**

1957–1964 рр.

Карелі Л. Г. –	начальник МБП-444
Зубач С. Є. –	головний інженер до 1959 р.
Саричев М. К. –	ст. виконроб, головний інженер з жовтня 1959 р.
Френкель А. Л. –	начальник Виробничо-технічного відділу (ВТО) до 1961 р., зам. нач. МБП-444
Джуринський М. А. –	ст. інженер ВТО до 1961, після 1961 – начальник ВТО
Куликов Н. Н. –	до 1961 р. ст. інженер ВТО
Войцешко Ю. І. –	виконроб, ст. інженер ВТО
Ебралідзе Т. І. –	інженер ВТО
Бистров О. Д. –	інженер ВТО, старший виконроб
Назаренко А. І. –	геодезист
Назаренко М. І. –	зав. бетонною лабораторією
Цебенко В. А. –	інженер-економіст
Герасимович Т. А. –	інженер ВТО з 1962 р.
Анюховський В. П. –	нормувальник
Жильцов С. І. –	головний механік
Кожадей К. Н. –	інспектор відділу кадрів
Ісаєв І. П. –	до 1961 р. пом. начальника, з 1961 р. – начальник постачання

Кудлай М. А. –	головний бухгалтер
Шуліка В. П. –	бухгалтер, зам. головного бухгалтера
Будкова Т. К. –	бухгалтер
Григор'єва З. Н. –	бухгалтер
Помс Ш. Г. –	комендант до 1962 р.
Помс Ш. Б. –	товарознавець
Кожадей А. М. –	зав. центральним складом
Гаврилова В. М. –	нормувальник
Пархоменко М. К. –	секретар
Саломай І. С. –	комендант з 1962 р.
Сисоєв В. П. –	телефоніст
Кононенко Г. С. –	старший виконроб
Задачко Б. М. –	старший виконроб
Ядревський А. І. –	виконроб
Камардін П. П. –	виконроб
Богатський А. М. –	майстер
Раскатов Н. Г. –	майстер
Калніболотчук А. І. –	виконроб, потім старший інженер
Каверін В. Ф. –	виконроб, а потім директор будівництва
Суворов М. В. –	майстер
Гусєв С. М. –	майстер
Тібекін А. П. –	майстер
Гайсенюк Д. Л. –	майстер
Ломтадзе Д. Н. –	майстер
Притуляк Б. К. –	майстер
Пархоменко К. Ф. –	майстер
Саєнко Л. І. –	майстер
Малов В. М. –	механік
Сищенко А. В. –	механік
Герасимов В. М. –	механік
Петровський П. М. –	енергетик

На побудові мосту працювали бригади Галиничева, Ф. Грабова, П. Омельченка, М. Петросяна, І. Кукса та ін. Честь, хвала і щира вдячність їм та іншим учасникам будівництва мосту через Південний Буг. [128]





## **ПЕРСПЕКТИВИ БУДІВНИЦТВА НОВИХ МОСТІВ У МИКОЛАЄВІ**

Ще уряд А. Кінаха піднімав питання про необхідність побудови мосту через Південний Буг в обхід Миколаєва. Необхідність направити вантажний транспорт поза межами міста давно назріла. Миколаїв задихається від великої кількості автомашин, які щодня рухаються по його центральним магістралям. Надмірним навантаженням піддаються елементи Варварівського і Інгульського мостів, які кожної доби пропускають через себе близько 30 тисяч автомобілів.

Міст біля села Матвіївка довжиною 800 м повинен замкнути півкільце з північної сторони міста, з'єднавши між собою одеське, київське, кіровоградське, харківське і херсонське напрямлення. Крім, власне мосту, планується збудувати також підходи до нього від Матвіївки до Половинок усього близько 13 км. Вартість робіт орієнтовно називається у розмірі 3,5 млрд. грн. у т. ч. сам міст – 1,7 млрд. Кошти планується залучити від зовнішніх інвесторів. У червні 2005 року президент В. Ющенко під час робочого візиту до Японії, вів переговори з японською стороною про можливість отримання кредиту для побудови автодорожнього підвісного мосту. Гроші планувалось позичити на 25 років під 1,4 % річних, причому перші 5–7 років українська сторона звільнялась би від сплати відсотків. Такі умови Україні здавались вигідними. З самого початку мова йшла про те, що після закінчення будівництва проїзд по мосту буде платним. Називалась навіть вартість проїзду в залежності від розміру автомобіля на рівні від 2

до 7 доларів. Рішення про будівництво мосту біля Миколаєва не визивало сумнівів, але кредитні ресурси напередодні Євро-2012 були спрямовані на реалізацію інших проектів.

Тим не менше сторони не відмовились від будівництва мосту біля Матвіївки. Увесь час тривають переговори і ведуться дослідження. Японська сторона виконала перший етап – Техніко-економічне обґрунтування (ТЕО), яке було погоджене на засіданні українського Уряду 11 липня 2013 року. Наступним етапом після підписання договору між керівництвом України і Японії буде пошук проектної організації і виконання проектних робіт. Пропускна спроможність нового мостового переходу обраховують на рівні 36 тисяч автомобілів на добу. Висоту мосту планується запроєктувати такою, щоб під ним вільно могли проходити усі класи річкових суден. Поки що планується 4 полоси руху, але до початку проектування ще є час – тож і кількість полос може зрости до шести.

Після закінчення будівництва, яке планують виконати за 5 років, мостовий перехід поєднає дорогу Київ – Миколаїв і Херсон – Миколаїв з Одеським шосе в районі села Половинки. За межі Миколаєва буде виведений увесь потік транзитного транспорту. Будівництво мосту дасть роботу тисячам миколаївців і у першу чергу спеціалізованій організації з побудови мостів МБП-73, яка є правонаступником МБП-444.

Крім Матвіївського або, як його вже встигли охрестити – «Японського мосту», у Миколаєві згідно з генеральним планом розвитку міста у майбутньому планується побудувати ще декілька мостів:

1. Міст з Широкої Балки на Малу Корениху.
2. Міст з Лісків (Леваневців) на Велику Корениху.
3. Два мости з Соляних на Ракетне Урочище.

## БІБЛОГРАФІЧНІ ПОСИЛАННЯ

1. Путеводитель и адрес-календарь г. Николаева на 1869 г.
2. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 1761.
3. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 759.
4. Сборник Херсонского Земства. — 1892. — № 11. — Ст. 31.
5. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 2064.
6. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 27.
7. Сб. Херсонского Земства. — 1886. — № 6. — С. 167.
8. Сб. Херсонского Земства. — 1904. — № 11. — С. 87.
9. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 24.
10. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 2064.
11. Сб. Херсонского Земства. — 1903. — № 12. — Ст. 314.
12. Сб. Херсонского Земства. — 1903. — № 12. — Ст. 314.
13. ДАМО. — Ф. 243. — Оп. 1. — Од. зб. 6. — Ст. 165.
14. ДАМО. — Ф. 243. — Оп. 1. — Од. зб. 90. — Ст. 311.
15. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 204.
16. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 232.
17. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 171. — Запит Рено 25.07.1832 р.
18. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 171. — 10 вересня 1832 р.
19. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 174.
20. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 158.
21. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 158. — 1 листопада 1833 р.
22. Пути сообщения Херсонской губернии в 1865-1899 гг. — Вип. 2. — 1905. — Ст. 11; Родной причал. — 2008. — № 15 (5 березня).
23. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 1761.
24. ДАМО. — Ф. 222. — Оп. 1. — Спр. 113. — Ст. 37.
25. ДАМО. — Ф. 222. — Оп. 1. — Спр. 113. — Ст. 38.
26. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 1909.
27. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 347.
28. ДАМО. — Ф. 222. — Оп. 1. — Спр. 113.
29. Рудакова Н. Н. Портреты на фоне времени / Н. Н. Рудакова. — М., 2009. — Ст. 55.
30. Кете Р. Мости / Р. Кете. — 1991.
31. Евграфов Г. К. Мосты на железных дорогах / Г. К. Евграфов. — 1955; Кете Р. Мосты / Р. Кете. — М.: Слово, 1991. — С. 16.
32. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — Спр. 158. — № 1443.
33. ДАМО. — Ф. 230. — Оп. 1. — 2272.
34. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 26. — Ст. 61.
35. Постановления Херсонского Земского собрания за 1871 г. — Ст. 33.
36. Деятельность Земства в Херсонском уезде за 1864-1913. — Вид. Управи, 1913 р.
37. Сб. Херсонского Земства. — 1873. — № 3. — Ст. 17—20.
38. Постановления Херсонского Земского собрания за 1871 г. — Ст. 38.
39. Сб. Херсонского Земства. — 1884. — № 1. — Ст. 65.
40. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 352. — Ст. 11.
41. Сб. Херсонского Земства. — 1886. — № 6. — Ст. 167.
42. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 778.
43. Сб. Херсонского Земства. — 1888. — № 5. — Ст. 22.
44. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 29. — Ст. 70.
45. Николаевская газета. — 1911. — № 1783 (29 декабря).

46. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 29. — Ст. 24—56.
47. Николаевская газета. — 24 січня 1912р.
48. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 29. — Ст. 152.
49. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 31. — Ст. 99.
50. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 31. — С. 153.
51. Крючков Ю. Історія Миколаївщини / Ю. Крючков.
52. Південна правда. — 2011. — 15 грудня; Заковоротний Д. И. Храмы Прибужья / Д. И. Заковоротний. — Николаев, 2004. — С. 14.
53. Крючков Ю. С. Именованъ город Николаев / Ю. С. Крючков. — Николаев: Дикий сад, 1989.
54. Южная Россия : газета. — Николаев, 1901. — № 308.
55. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 24.
56. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 31.
57. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 2096.
58. Петровский Л. О. Історія України. Неупереджений погляд : Факти. Міфи. Коментарі / Л. О. Петровський, Л. О. Рядченко, В. І. Семененко. — Х., 2008. — С. 261.
59. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 31. — Ст. 160.
60. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 33. — Ст. 57—99.
61. ДАМО. — Ф. 260. Оп. 1. — Спр. 33.
62. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 33. — Ст. 123.
63. ДАМО. — Ф. 260. — Оп. 1. — Спр. 33. — Ст. 123.
64. IV Миколаївська краєзнавча конференція. Історія. етнографія. культура. 2002 р. Ст. 84.
65. Вісник податкової служби України. — 2011. — № 26.
66. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 2404.
67. ДАМО. — Ф. 216. — Оп. 1. — Спр. 2404.
68. Вісник податкової служби України. — 2011. — № 28.
69. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 117. — Ст. 212.
70. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 117. — Ст. 20.
71. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 117. — Ст. 147.
72. ДАМО. — Ф. р. 161. — Оп. 1. — Спр. 1136. — Ст. 90.
73. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 268. — Ст. 369.
74. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 1061. — Ст. 10.
75. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1063.
76. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 268. — Ст. 369.
77. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 268. — Ст. 370.
78. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 1061.
79. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 268.
80. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 268. — Ст. 370.
81. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 1093.
82. ДАМО. — Ф. Р-161. — Оп. 1. — Спр. 1156. — Ст. 37.
83. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1061. — Ст. 10.
84. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1061.
85. Пути сообщения Херсонской губернии : в 2 т. — Ст. 94.
86. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 403. — Ст. 785.
87. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1136. — Ст. 90.
88. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1136.
89. Матеріали до звіту про діяльність Миколаївської міськради у 1931–1934 рр. — Ст. 32.
90. ДАМО. — Ф. р-161. — Оп. 1. — Спр. 1156. — Ст. 38.

91. Матеріали до звіту про діяльність Миколаївської міськради у 1931–1934 рр. — Ст. 32.
92. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 400. — Ст. 34.
93. Матеріали до звіту про діяльність Миколаївської міськради у 1931–1934 рр. — Ст. 13.
94. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 403. — Ст. 65.
95. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 709.
96. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 400.
97. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 400. — Ст. 52.
98. ДАМО. — Ф. Р-8. — Оп. 1. — Спр. 403. — Ст. 78.
99. Миколаївщина в роки Великої Вітчизняної війни (1941–1944) : (до 60-річчя визволення області від німецько-румунських окупантів) / ред. кол. : О. М. Гаркуша (голова), Ю. О. Шклярський, М. М. Шитюк та ін. — Миколаїв, 2004. — С. 52.
100. Миколаївщина в роки Великої Вітчизняної війни (1941–1944) : (до 60-річчя визволення області від німецько-румунських окупантів) / ред. кол. : О. М. Гаркуша (голова), Ю. О. Шклярський, М. М. Шитюк та ін. — Миколаїв, 2004. — С. 451.
101. Ташлай Л. Б. Заключей проволокой: «Шталаг-364» – лагерь смерти / Л. Б. Ташлай, Т. И. Даниленко. — Николаев: Изд-во Ирины Гудым, 2011. — 144 с. : ил.
102. Малярчук А. А. Верфь на Ингуле / А. А. Малярчук. — Л., 1989. — С. 177.
103. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 9.
104. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 14. — Ст. 1.
105. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 14. — Ст. 3.
106. Горбуров К. Є. Голод 1946–1947 років на території півдня УРСР / К. Є. Горбуров. — Миколаїв: ПП Шамрай, 2006. — С. 76—96.
107. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 42
108. Горбуров К. Є. Голод 1946–1947 років на території півдня УРСР / К. Є. Горбуров. — Миколаїв: ПП Шамрай, 2006. — С. 227.
109. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 12. — Спр. 14. — Ст. 6.
110. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 21. — Ст. 3.
111. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 21. — Ст. 9.
112. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 21. — Ст. 6.
113. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 59.
114. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 2. — Спр. 21. — Ст. 10—17.
115. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 59. — Ст. 9—41.
116. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 59. — Ст. 121.
117. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 59. — Ст. 27—40.
118. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 59. — Ст. 271.
119. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 54. — Ст. 9.
120. ДАМО. — Ф. Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 277. — Ст. 9.
121. ДАМО. — Ф. Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 39.
122. ДАМО. — Ф. Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 61.
123. ДАМО. — Ф. Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 39. — Переписка о стр-ве Варваровско-го моста. 25 мая 1960 г.
124. ДАМО. — Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 335.
125. ДАМО. — Р-2838. — Оп. 1. — Спр. 400. — Звіт за 1962 р.
126. ДАМО. — Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 76.
127. ДАМО. — Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 76.
128. ДАМО. — Ф. Р-4414. — Оп. 1. — Спр. 91. — 3 вересня 1964 р.

*Художньо-документальне видання*

**Лагошняк**

**Олександр Ярославович**

**ВІД СТАРОЇ ПЕРЕПРАВИ  
ДО ВАРВАРІВСЬКОГО МОСТУ**

*Фото на обкладинці Андрія Юртина*

Текст друкується в авторській редакції

---

Формат 60x84<sup>1/16</sup> Умовн. друк. арк. 15,7.  
Тираж 100 прим. Зам. № 534-216.

**ВИДАВЕЦЬ І ВИГОТОВЛЮВАЧ**

Товариство з обмеженою відповідальністю фірма Іліон». 54038, м. Миколаїв, вул. Бузника, 5/1.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи дК № від 25.09.2003 р.