

В редакцию «Региона 64» обратился участник Великой Отечественной войны, почетный гражданин Саратова, ветеран мостостроительной отрасли Михаил Жуков. Он поделился воспоминаниями о том, как возводили легендарный мост через Волгу Саратов – Энгельс.



## «Проспект над Волгой» строили люди с железной закалкой и поэтической душой

Напомним, мост, ставший главным символом Саратова, ввели в эксплуатацию 11 июля 1965 года. С этого момента у жителей двух городов появился удобный вид сообщения через великую реку. До этого людям приходилось пользоваться паромной переправой, а зимой ходить пешком по льду.

«Красавец-мост, ажурные пролеты которого, словно взяв друг друга за руку, вот уже 60 лет несут на своих плечах автомобильный поток из одного города в другой, не перестает восхищать коренных жителей и гостей Саратова. «Гигант», «машина», «красавец» – я всегда с волнением слушаю эти слова, которые говорят люди, впервые увидевшие наш мост. И каждый раз, когда я сам смотрю на него, всегда вспоминаю те дни, когда мы были первыми. Я очень горжусь тем, что в этой грандиозности и красоте есть частица моего труда и великого труда моих товарищей», – написал Михаил Жуков.

### Грандиозный объект

На момент строительства мост Саратов – Энгельс был самым крупным в Европе, а по грандиозности замысла и мастерству исполнения он мог состязаться со многими лучшими гидросооружениями мира. Длина «проспекта над Волгой» – почти 3 километра, ширина проезжей части – 12 метров, а вместе с тротуарами – 15. Мост собран из больших железобетонных элементов, а своеобразная конструкция ажурных, решетчатых и аркообразных пролетов позволяет проходить под ним современным речным лайнерам.

При строительстве моста были применены многие ценные инженерные решения, которые тогда не знала мировая практика. Мост стал воплощением достижений науки и техники того времени и плодом огромного творческого труда большого числа людей. Рабочий человек всегда был главным на стройке, подчеркивает ветеран.

По словам Михаила Жукова, возведение моста Саратов – Энгельс явилось хорошей трудовой и жизненной школой для коллектива «Мостоотряда-8», которому было поручено строительство грандиозного объекта. Осенью 1958 года он переехал из Сызрани в Саратовскую область, где уже шла подготовительная работа. На левом берегу был развернут полигон на изготовление железобетонных конструкций. Стройка стартовала в апреле 1959 года на правом берегу и на острове.

«Стройку включили в семилетний госплан и поставили на полное довольствие. В Саратов начали поступать нужная техника, строительные материалы и



Михаил Жуков переехал в Саратов осенью 1958 года, когда уже шла подготовительная работа



Открытие саратовского моста через Волгу стало грандиозным событием

конструкции. К этому моменту сформировались коллективы основных строительных участков моста. Я работал пропаромом», – вспоминает Михаил Жуков.

### Мостовики в помощь

Левобережный участок развернул грандиозную работу по созданию полигона, где изготавливали пролеты длиной 46 и 70 метров, весом 600 и 800 тонн, а также уникальные «птички» длиной 126 метров и весом 3000 тонн.

«Коллектив участка успешно справился с освоением сложной конструкции и технологии изготовления сборного железобетонного пролетного строения,

– подчеркивает ветеран.

При возведении саратовского моста был впервые применен бескессонный способ строительства опор. Кессон в переводе с французского – коробка. Специальная камера собиралась на суше, а затем погружалась под воду, где в герметичных условиях под давлением работали кессонщики. При строительстве саратовского моста от этой технологии отказались.

За стройкой следил не только наш город, но и вся страна: в это время шло ос-

воение целины, необходим был мост, соединяющий Саратов с Заволжьем, Южным Уралом, Казахстаном.

«Какая радость была, когда строительство завершилось и мост через Волгу наконец открыли! Вот уже 60 лет без перерыва трудится наш юбиляр, пропуская в обоих направлениях грузопоток практически без ограничения веса. Для объекта такого класса это небольшой возраст. По замыслу его создателей, саратовскому мосту трудиться не менее века при нормальном режиме эксплуатации и заботливым уходе», – говорит Михаил Жуков и обращает внимание на то, что обследовать мост необходимо регулярно, чтобы своевременно поддерживать сооружение малыми затратами, не допуская аварийных ситуаций, устранять которые придется уже значительными финансовыми вливаниями.

«Надеюсь на благоразумие и мудрость руководителей администраций Саратова, Энгельса и области в затронутом вопросе, а мостовики всегда готовы выполнить все необходимые работы качественно и в срок», – подчеркивает Михаил Алексеевич.

По словам Жукова, каждый очередной юбилей саратовского моста – это праздник для тех, кто его строил, в том числе для всего коллектива «Мостоотряда-8» АО «Волгамост», ныне уже распавшегося. За 75 лет работы этой организации построены сотни мостов и путепроводов по всей стране, и каждый из них сделан на совесть, на долгую службу.

### Мосты соединяют людей

В письме Михаил Жуков вспоминает свой жизненный путь. Его детские годы прошли в Ленинграде.

«Мою юность прервала война в блокадном городе льда и смерти. После гибели отца и брата я был эвакуирован в 1942 году в Костромскую область через Ладогу. В 1943-м был мобилизован в школу мостобазы-3 города Ярославля. Получил специальное образование и был направлен в Гомель. На военновосстановительном поезде железнодорожных войск прибыл на фронт для строительства и восстановления мостов.

Работу приходилось вести под обстрелом артиллерии и налетами вражеской авиации. Тут я по-настоящему узнал, что такое война и смерть», – рассказывает фронтовик.

С Красной Армией 17-летний парень продвигался на Запад, так начался его путь в мостостроении, который продолжился 54 года, а полный трудовой стаж нашего героя насчитывает 60 лет.

Только в Саратовской области при участии и под руководством Михаила Жукова построено 68 больших и малых мостов, в том числе два – через Волгу.

«Вырос я от плотника-мостовика до начальника участка мостоотряда. Строить мосты – это моя судьба. Работа мостовика нелегкая, но интересная, требующая знаний, мастерства, а главное – любви. Я люблю мосты за их красоту, трудолюбие. Они незаменимы, без них не обойтись. Они сокращают расстояния, экономят людям время, упрощают нашу жизнь. Мосты – как чайки в вечном полете над нашими реками. Я думаю, что шел правильной дорогой, труд приносил мне радость и удовлетворение, и я горжусь тем путем, который выбрал», – заключил ветеран.

Подготовила Наталья ЧЕРНЫХ