

СЕМИХАТКА

ГЕНІЧЕСЬК

МОЯ КРАЇНА

ІГОР ПИРОГОВ

ГЕНІЧЕСЬКА
ГІРКА

ПРИОЗЕРНЕ

ЩАСЛИВЦЕВЕ

ПАПАНІН

ІСТОРІЯ ОДНІЄЇ ПРОТОКИ

ХЕРСОНЬСЬКА ОБЛАСТЬ

МИСОВЕ

СТРІЛКОВЕ

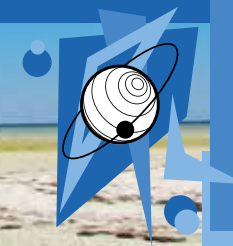
Кожна людина повинна знати, любити і берегти природу, свій рідний край. А Приазовський край у нас справді прекрасний. Безкрайні широкі степи, тепле й ласкаве Азовське море, піщана коса Арабатська Стрілька. А що ми знаємо про них? Як утворилися, звідки походить їхня назва, які є проблеми? Ми приймаємо все, що дала нам природа, як належне. Знаємо, що воно є, і все тут. Образливо, що кожен американець може годинами розповідати про річку Міссісіпі та її розливи, гірську систему Кордельєрів, парк Діснейленд, в якому створені куточки природи різних країн світу. А ми, жителі Приазовського краю, не можемо розповісти про свої „родзинки“.

Вивчаючи історію рідного краю, я здивувався, як мало матеріалів про протоку Промоїна, яка з'єднує Азовське море та затоку Сиваш. На картах протоки немає до 1970 року! Слова Геракліта „Все тече, все змінюється“ очевидно, ніколи не втратять актуальність.

Піщана коса Арабатська Стрілька – півострів, розташований у західній частині Азовського моря. Це межа Генічеського району Херсонської області та Криму. Арабатську Стрільку від моря відмежовує затока Сиваш. На півночі коса відокремлена від материка Генічеською (Тонкою) протокою, а на півдні прилягає до Керченського півострова.

Довжина Арабатської Стрільки – 117 км, ширина – від 270 м до 7,5 км. Поверхня низовинна, складається з піщано-черепашкових відкладів. Для Арабатської Стрільки характерна солончакова рослинність: солонець, кермек, сарсазан та інші.

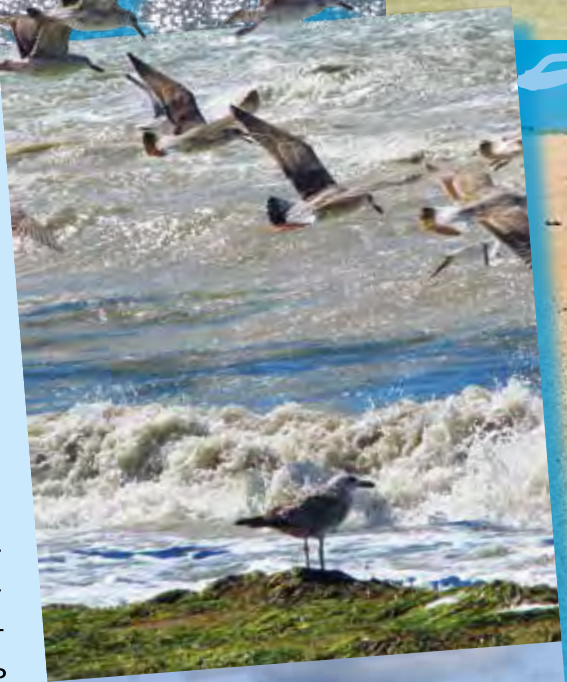


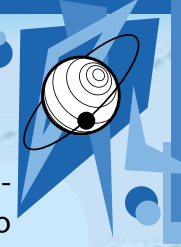


З другої половини 40-х років ХХ століття на Арабатській Стрілці почалися масштабні розробки ґрунту. Ракушняк (черепашковий пісок), з якого і складається вся коса, виявився затребуваним будівельним матеріалом. Його використовували не лише за призначенням (як пісок для виробництва залізобетонних конструкцій), але і як основу для залізничних насипів Придніпровської і Південноукраїнської залізниць та навіть як породу для вирівнювання природних ландшафтів на будівництвах. І якщо спочатку ґрунт із кар'єрів, які переважно розташовувалися в північній частині Стрілки, вивозили підводами і автотранспортом, то зі збільшенням обсягів розробок за вирішення проблеми вантажоперевезень зі Стрілки взялися серйозно. Для вивозу ракушняка у великих кількостях на Арабатську Стрілку відновили залізничну колію.

Біля моря висота насипу зменшувалася до рівня природного ландшафту і залізничне полотно йшло паралельно автодорозі на відстані 10–20 м від неї та 50–70 м від моря.

Особливістю ландшафту Арабатської Стрілки із середини минулого століття було те, що протоки Промоїна у тому вигляді, в якому вона зараз, ще не було. Тоді була низовинна ділянка протяжністю 2 км, яку заливало водою під час штормів або припливів. Такі ділянки є і на Азові, і на Сиваші, як правило, лише в осінній період і то недовго. Тому жодних мостів у цьому місці у той час не зводили, обидві дороги йшли по землі на незначному підвищенні над рівнем моря. Були роки, коли (зазвичай





до кінця осені) дороги повністю заливала вода і транспортний зв'язок із Арабатською Стрілкою припинявся. Якщо комусь треба було терміново потрапити „на материк”, доводилося переходити затоки у брід у гумових чоботях. Частенько такі розливи затоплювали і залізничне полотно. Якщо це траплялося взимку, то морози сковували рейки льодом, зриваючи з'єднувальні костилі і стикові кріплення. Місцевий люд був у захваті від фігур, у які лід закручував зірвані рейки.

На Стрілці довгий час стояв стовп, довкола якого рейку закрутило так, що її ніяк не могли зняти. Таке траплялося не щороку, та й зруйновані ділянки залізничного полотна були невеликими. Щоразу з приходом весни залізничне сполучення зі Стрілкою відновлювали. На відстані приблизно 3–4 км від північного краю коси починалися перші баластні кар'єри. Це були строго прямокутні котловани, які йшли від берега моря вглиб Стрілки на відстань до 200 м. Між кар'єрами і береговою лінією був технологічний насип.

Приблизно 7 км від Генічеська біля залізничного полотна було відгалуження убік с. Приозерного – одного з найбільших на той час соляних промислів. Роз'їзд називався „21 кілометр”. Ця гілка

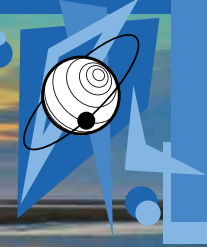
плавно піднімалася схилом, зверненим у сторону моря, на Генічеську Гірку (з північного краю однойменного села) і йшла паралельно нинішній асфальтованій дорозі до солепереробного заводу. У 70-ті роки генічеська сіль за складом славилася на весь СРСР і навіть Європу. На вагонах встановлювали рухливі транспортери для викиду солі на берег, на них же сіль підвозилася до млина. Важко навіть передбачити, скільки б ще кубічних кілометрів піску вивезли і в що взагалі перетворили б Арабатську Стрілку, коли б не „допомогла” стихія.

Узимку 1970 року на Азовському морі декілька місяців не припинялися ураганні вітри. У березні штормові хвилі потужного припливу розмили низовину в північній частині Арабатської Стрілки, і води Азовського моря хлинули у Сиваш. Затопило майже всю північну частину Арабатки аж до Генічеської Гірки. Шторми і течії повністю зруйнували і зміли багато будинків на базах відпочинку.

Усі довколишні села на декілька місяців виявилися відрізаними від материка. Але стихія не припинилася. Вдарив лютий мороз, і води Азову скував лід. Усе, що опинилося під льодом, було розчавлене...

У північній частині Стрілки негода зруйнувала шість кілометрів залізниці (десь підмило, десь – зірвало льодом). Це було стихійне лихо республіканського масштабу, що завдало величезних матеріальних збитків.

Навесні 1970 року взялися за відновлення автомобільної дороги на Арабатську Стрілку. На відстані 1,5 км від північного краю Стрілки між Азовським морем і Сивашем утворилася промоїна. Під час штормів, що бушували зи-



мою, сильною течією ґрунт із промоїни ви-несло частково до Сиваша, частково у море, що поглибило протоку на 2 м.

От так і утворилася протока Промоїна. Сьогодні за 2 км від неї зведений капітальний міст. А там, де раніше проходила залізнична гілка, поблизу берега, укладені великогабаритні залізобетонні каналізаційні труби. Місця їхніх стиків засипали щебенем. Зверху ця „конструкція” закидана асфальтом. Залізничну гілку не відновили, і така споруда була призначена лише для автотранспорту. Протяжність цих „дренажно-мостових” споруд досить велика – 100–150 м. Вони вкрили всю найбільш низовинну частину Стрільки.

Передбачалося, що цей „дренажно-мостовий” перехід стане панацеєю від осінніх морських розливів і буде надійним шляхом сполучення зі Стрількою впродовж року. Протоки між Сивашем і Азовським морем – Тонка і Промоїна – унікальні природні об’єкти. Адже величезні водойми – Сиваш і Азовське



Протока Промоїна. Відео автора



море – з’єднані лише двома протоками загальною шириною не більше 400 м. Щонайменші припливи або відпливи в морі збурюють грандіозної течії у цих протоках. Гірські річки на Кавказі – жалюгідні струмочки в порівнянні з Генічеськими протоками під час осінніх штормів або морських відпливів.

Течія на протоці Промоїна з боку Сиваша, особливо донна, була доволі сильна. Дорога через протоку Промоїна проіснувала до 2000 року, коли було відкрито сполучення по Арабатській Стрільці через новий міст. А залізобетонні конструкції так і залишилися лежати там, де раніше були залізнична колія та автомобільна дорога, нагадуючи про те, як небезпечно втручатися в природу!



Пирогов Ігор Анатолійович,
учитель географії
НВК „Гімназія - спеціалізована школа I ступеня з поглибленим вивченням іноземних мов”
Генічеської районної ради Херсонської області,
лауреат ІV Всеукраїнського
Інтернет-конкурсу „УЧИТЕЛЬ РОКУ-2019”
за версією науково-популярного
природничого журналу „КОЛОСОК”
у номінації „ГЕОГРАФІЯ”

