



*Б.И. Антонов*

# МОСТЫ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



# МОСТЫ

## САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Санкт-Петербург  
2002

ББК 85.13  
А72

*Издатель А. И. Фролов*

**Антонов Б. И.**

А72      **Мосты Санкт-Петербурга. -СПб.: Издательство  
«Глагол», 2002. -192 с.: ил.**

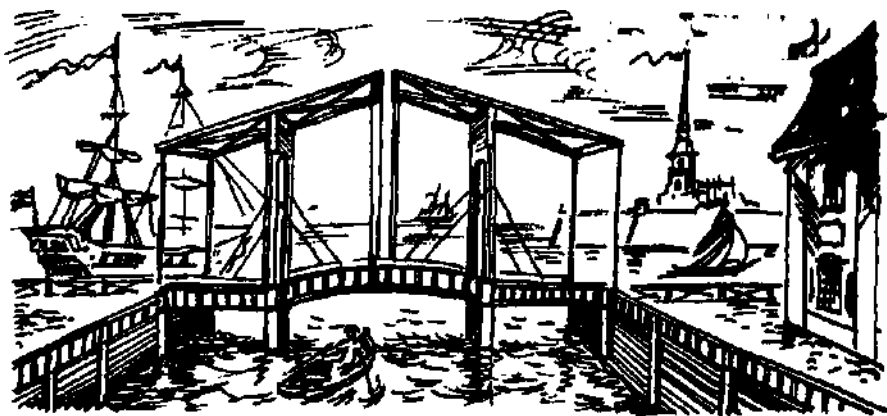
**ISBN 5-89662-019-5**

Мосты — краса и гордость Петербурга. Они олицетворяют архитектуру, инженерное искусство, историю и... душу города. Эта книга о петербургских мостах, без которых город немислим, их истории и событиях, связанных с ними. И, конечно же, эта книга о петербуржцах — создателях мостов и тех, для кого мосты стали честью их жизни.

Книга предназначена для широкого круга читателей.

**ISBN 5-89662-019-5**

О Антонов Б. И., 2002  
О Граблевская О. В. оформл., 2002  
о "Глагол", 2002



*Представить современный Петербург без мостов невозможно, но уже в начале XVIII века один из иностранцев, посетивший молодую российскую столицу, отметил, что город «прорезан многими каналами, через которые наведены мосты»<sup>1</sup>. Разумеется, это были далеко не те мосты, к облику которых привычен глаз нашего современника. В основном они были деревянными, поставленными на сваи или на рязи. Некоторые из них имели разводные пролеты в виде двух поднимающихся крыльев с противовесами.*

*Прошли годы, и уже один из поэтов XX века, рисуя образную картину города, восклицает:*

*«Простор Невы, белеющие ночи,  
Чугун решеток, шпиль и мосты...»*

*(Вс. Рождественский)*

*Возникает вопрос: сколько же в Петербурге мостов? Ответить на это очень трудно, так как количество петербургских мостов — величина переменная. Мосты — структура живая — они строятся, реконструируются, демонтируются. Тем более, как и что считать. Есть мосты через водные преграды и через транспортные магистрали; мосты города и мосты пригородов; мосты общественные, железнодорожные, парковые и мосты на предприятиях.*

<sup>1</sup> К 1725 г. в Петербурге с населением до 40 тыс. жителей и площадью 15,34 кв. км были построены около 20 мостов. В 1739 г. их стало около 40. Когда отмечалось 50-летие Петербурга, здесь проживало до 100 тыс. чел., территория достигла 30 кв. км, количество мостов увеличилось до 50.

В 1834 г. в Петербурге насчитывалось **117 мостов**, в 1863 — **172**, в 1903 — **174**, в 1941 — **387** (в т. ч. **33** стальных, **21** железобетонный, **14** каменных, **10** чугунных, **309** деревянных). У авторов различных публикаций о мостах нашего города за последние четыре десятилетия их количество колеблется: **366** (**605** с пригородами) в публикации 1963 г.; **380** мостов и несколько десятков железнодорожных **мостов**, **виадуков** и **путепроводов** (около **600** с пригородами) в публикации 1971 г.; **315** мостов (**539** с пригородами) без учета железнодорожных мостов, **автотранспортных развязок** и мостов на ведомственных территориях в публикации 1986 г.; **342** (**без пригородов**), данные 1990 г.; **350** плюс **5** в Кронштадте, **7** в **Ломоносове**, **54** в Пушкине, **16** в Павловске, **51** в **Петродворце** (публикация 2000 г.). При этом большинство авторов делают оговорку о **том**, что данное количество мостов не является абсолютным на данный период. Таким образом, в настоящее время в Петербурге и его пригородах насчитывается более **500** мостов.

Петербург иногда называют «**Музеем мостов**». Определение это вполне **справедливо**. На примере строительства городских мостов можно изучать историю мостостроения трех последних столетий. Здесь можно увидеть мосты из самых разных материалов — дерева, чугуна, **стали**, камня, железобетона и даже из алюминия. При их строительстве использованы самые различные конструктивные схемы — **распорные**, **подкосные**, балочные (разрезные и неразрезные), **фермерные**, арочные, **подвесные**, консольные, рамные. В петербургских мостах заложены лучшие достижения отечественной и мировой инженерной мысли. В их создании, наравне с выдающимися инженерами, принимали участие замечательные зодчие. В оформлении петербургских мостов можно увидеть влияние самых разных архитектурных стилей и направлений.

Архитектор Л. А. Ильин в 1908 г. писал в журнале «Зодчий»: «**Мосты** представляют собой одно из существенных украшений **Петербурга**, и при массовом их переустройстве непроситительно не иметь общего плана, который бы гарантировал цельность художественно-архитектурной стороны такой работы».

Петербургские мосты — предмет вдохновения и любимый сюжет многих поколений художников, графиков, поэтов, писателей и других деятелей русского **искусства**. Они всегда играли важную роль в жизни петербуржцев, причем не только в утилитарном плане, как транспортные коммуникации. Вот

что писал об отношении петербуржцев к своим мостам **один из** бытописателей города в середине XIX века; **«Кроме** улиц, в Петербурге есть много весьма замечательных мостов, **Низший** класс петербургского общества очень любит мосты. Прислонив ко всем четырем углам их разные отрасли мелкой промышленности, он иногда по целым дням проводит у этих **мостов**, беседуя с земляками, наблюдая за прохождением барки под мостами или просто живописно **облокотясь** на перила и поплывывая в **воду**, для собственного удовольствия, в продолжение нескольких часов сряду. Мост для русского мужика то же, что был форум для римского. Здесь он, со свойственным ему **юмором**, толкует, рядит и судит о разных **разностях**, **разумеется**, кроме воскресных **дней**, которые он исключительно посвящает разным гостеприимным заведениям. Мост питает множество **народа**, начиная с извозчика, который около него обыкновенно ставит свою **колоду**, до бабы, которая продает летом чернику в помадной банке, а зимой пряники очень странного цвета и запаха»<sup>2</sup>. Оказавшиеся после революции в эмиграции петербуржцы ностальгически **вспоминали**, наряду с другими любимыми уголками родного города, петербургские мосты. Поэт-эмигрант Николай Агнивцев писал в начале 1920-х гг. в далеком Берлине:

Как бьется сердце! И в печали,  
На миг бывое возвратив,  
Передо мной взлетают дали  
Санкт-Петербургских перспектив!..  
И, перерезавши кварталы,  
Всплывают, вдруг, из темноты  
Санкт-Петербургские каналы,  
Санкт-Петербургские мосты!

В 1950—1960-е гг. очень популярной (и не только в Ленинграде) была **«Песенка о ленинградских мостах»** в исполнении Леонида Утесова (композитор М. Табачников, поэты Л. Давидович и В. Драгунский). Одно из любимых зрелищ петербуржцев и гостей города — разводка мостов, особенно в белые **ночи**<sup>3</sup>. Даже для встречи нового года, нового века, нового тысячелетия в Петербурге было решено в новогоднюю ночь провести церемонию соединения пролетов Дворцового моста.

<sup>2</sup> А. А. Григорьев «Заметки петербургского зеваки» в журнале «Репертуар и пантеон» (кн. 12-я). СПб. 1844.

<sup>3</sup> Период навигации в Санкт-Петербурге длится с 10 апреля по 30 ноября.

В краеведческой литературе можно прочитать о том, что Петр Великий запрещал строить мосты через Неву, пытаясь таким образом приучить русских людей к морскому делу. Однако в одном из литературных источников говорится о том, что в 1707 г. недолго существовал мост на плавучих опорах через Неву близ впадения в нее **Охты**<sup>4</sup>. Вероятно, его сооружение было обусловлено военно-стратегическими соображениями.

При Петре I после ледостава об открытии санного пути через Неву жителей города оповещал барабанным боем один из придворных шутов. Затем он же первым переходил Неву по льду. При этом шута сопровождала специальная команда, снаряженная на всякий случай веревками, досками и крючьями. Весной о начале судоходства на Неве петербуржцев оповещали тремя пушечными выстрелами, после чего Государь сам переезжал на лодке на противоположный **берег**, показывая личный пример своим подданным (в его отсутствие это действие производил комендант города). Возможно, что эта церемония и породила мнение о том, что Царь запрещал строить мосты через Неву.

В более поздние времена петербуржцев извещали через средства массовой информации о начале ледостава и указывали места на набережной Невы, где можно было переезжать через реку по льду. Так «**Санкт-Петербургские ведомости**» от 1 января 1884 г. писали: «Управляющим речною полициею доведено до общего сведения, что езда по льду через реку Неву открыта в следующих местах:

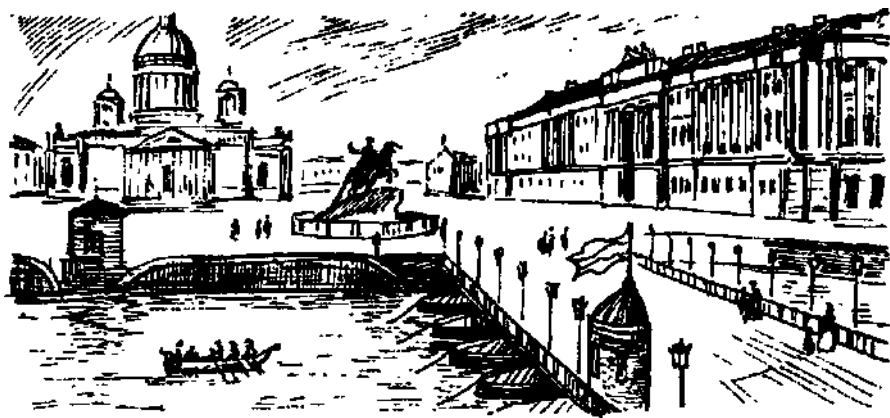
- 1) от Гагаринского спуска на Выборгскую сторону
- 2) от Мраморного спуска к крепости и к домику Петра
- 3) от Эрмитажного спуска к крепости и на Мытный
- 4) от Смольного монастыря на Большую Охту
- 5) от **Калашниковской** пристани на Малую Охту.

Примечание: от Эрмитажного спуска, впредь до особого распоряжения, не допускается проезд ломовых извозчиков с грузом».

<sup>4</sup> Г. И. Тимченко-Рубан «Первые годы Петербурга». СПб. 1901. С. 172—173.

Что же касается первого моста, сооруженного через Неву, то краткая его история описана на одной из городских мемориальных досок. Эта доска находится на гранитном спуске к Неве, напротив дома 13 по Университетской набережной. Текст ее гласит: «Здесь находился первый в городе наплавной Исаакиевский мост. Береговые устои сооружены в 1819—1821 гг. по проекту инженера Бетанкура. 1727—1916»<sup>5</sup>. Мост этот, как видно из текста, служил петербуржцам верой и правдой почти двести лет. Поэтому краткую запись мемориальной доски есть смысл расшифровать.

1727 год был в России переломным. На престоле находилась вдова Петра Великого — императрица Екатерина I. Фактическим



**Исаакиевский плашкоутный мост**

же правителем России был светлейший князь А. Д. **Меншиков**, получивший в этом году в дополнение к **своим титулам** еще чины адмирала (высший морской чин) и генералиссимуса. По его приказанию в 1727 г. и был построен наплавной мост через Неву, соединивший усадьбу светлейшего князя, находившуюся на Васильевском острове, с Адмиралтейским островом.

Мост состоял из деревянных барок-плашкоутов, пролеты между которыми перекрывали деревянные бревна — прогоны. В пролеты моста свободно проходили лодки и небольшие суда, а чтобы пропустить судно с мачтами, часть плашкоутов оттягивали канатами в сторону. Мост был надежно привязан к сваям, вбитым

<sup>5</sup> Надпись выполнена на граните в 1991 г. Архитектор В. М. **Иванов**.



около берегов, и, кроме того, удерживался несколькими корабельными якорями.

На Адмиралтейском острове мост располагался против места, где сейчас стоит памятник Петру I. В первой половине XVIII века здесь стояла деревянная **церковь** Исаакия Далматского, поэтому мост стал называться Исаакиевским.

Мост возводился под руководством выпускника Академии морской гвардии, поручика Бомбардирской роты лейб-гвардии Преображенского полка Филиппа Петровича Пальчикова. Это был первый отечественный кораблестроитель, получивший у себя на родине законченное академическое инженерное образование. Его с полным правом можно назвать «птенцом гнезда Петрова». Грамотный, энергичный, исключительно исполнительный, он был любимцем Петра Великого, который очень тепло относился к Пальчикову. В 1711 г. государь даже выполнял обязанности шафера на его свадьбе. Впоследствии Пальчиков стал крупным кораблестроителем и дослужился до чина статского советника.

В том же 1727 г. умерла императрица, на престол взошел внук Петра Великого — Петр II. Меншиков попал в опалу, был отстранен от государственных дел, имущество его подлежало описи в казну. Чтобы не допустить перевозки имущества из дворца, он приказал срочно разобрать мост. Мост разобрали, но имущество светлейшего это не спасло. Все оно было конфисковано.

Новая императрица — Анна Иоанновна — переехала со своим Двором в Петербург к лету 1732 г. и повелела тому же Пальчикову вновь соорудить мост на прежнем месте. Однако конструкции старого моста в период отсутствия высокого начальства, как водится на Руси, были растащены, и наводить мост было не **из** чего. Поступили как всегда «мудро» — вышел приказ Адмиралтейств-коллегии: конфисковать у жителей столицы плавсредства для строительства моста. Собрали барки разных калибров и состояния, построили мост «с поспешанием», и 30 июня того же 1732 г. Пальчиков уже рапортовал об окончании постройки. Такой, наскоро изготовленный из каких попало средств, мост не мог надежно противостоять стихиям. В следующем году случившийся и **устье** Невы шторм разметал все это сооружение, причем часть **барок-плашкоутов** затонула.

Новый плашкоутный мост (третий по счету) в 1733 г. соорудили «ластовых судов» мастер Соловьев и «лекарский помощник»

**Стеклов.** Для него изготовили особо прочные суда. С тех пор мои наводился ежегодно весной. Осенью во время ледостава его убрали. Два пролета сделали разводными для прохода больших кораблей. Во время спуска кораблей на **Адмиралтейской** верфи мост разводили, «дабы огромный новый спускаемый корабль не повредил мост или колебанием Невы, или могущим случиться ударом»<sup>6</sup>.

За проезд и проход по мосту взималась плата — с прохожего по одной копейке, за каждую лошадь по две копейки, а с владельцев кареты по пятаку. Бесплатно через мост пропускались дворцовые кареты, дворцовые курьеры, пожарные команды и воинские части. На эти «мостовые деньги» в Петербурге был построен Морской Николо-Богоявленский собор. В 1754 г. в день рождения престолонаследника Павла Петровича императрица «высочайше соизволила» отменить плату «мостовых денег».

В истории моста был случай, когда воинскую часть по нему не пропустили. Случилось это значительно позже, уже в XIX веке, если точнее — 14 декабря 1825 г. В этот печально известный для России день батальон лейб-гвардии Финляндского полка под командованием поручика А. Е. Розена спешил из своих василеостровских казарм на Сенатскую площадь к восставшим войскам. На мосту путь им преградила команда **преображенцев**. Таким образом финляндцам оставалось лишь с горечью наблюдать, как картечью расстреливают их товарищей.

Мост разводился осенью перед ледоставом и собирался после ледохода весной до 1779 г. Впоследствии мост стал наводиться и зимой после ледостава. Во льду прорубали каналы, по которым проводили и устанавливали плашкоуты.

Мост исправно служил петербуржцам. Дежурный офицер Адмиралтейской коллегии, являвшийся одновременно начальником караула, ежедневно контролировал развод моста в ночное время и регулировал прохождение судов в обе стороны. Но не всегда дежурный офицер в состоянии был предотвратить несчастные случаи, происходившие на мосту. 4 октября 1809 г. поздно вечером по мосту возвращались из гостей после дружеской пирушки два друга, два легендарных морских офицера — Н. А. Хвостов и Г. И. Давыдов — участники ряда морских экспедиций, герои только

что закончившейся русско-шведской войны. В этот момент мост начали разводить для пропуска барж. Друзья решили не ждать, когда баржи пройдут и мост **восстановят** для движения по нему. Лихие «морские волки», не долго думая, прыгнули на проходящую баржу и с нее попытались прыгнуть на противоположную сторону моста. «Трюк» не удался — оба сорвались, упали в воды Невы и утонули. Их тела так и не были найдены. Вскоре после их гибели в Петербурге стали распространяться по рукам стихи, подписанные инициалами А. Ш.:

Два храбрых воина, два острые орла,  
Которых в юности созрели уж дела,  
Которыми враги средь Финских вод **попраны**,  
Которых мужество удивились Океяны,  
Переходя чрез мост в Неве кончают век...  
О странная судьба! О бранный человек!

Эта «странная судьба» вдохновила Г. Р. Державина на создание в том же году стихотворения «В память Давыдова и Хвостова».

В 1821 г. инженерами А. А. Бетанкуром <sup>7</sup> и В. К. Треттером <sup>8</sup> произведена реконструкция моста, в результате чего увеличилась его грузоподъемность. Также были возведены каменные береговые устои, облицованные гранитом со спускающимися к воде закругленными лестницами.

В 1850 г. по окончании **строительства** Благовещенского моста наплавной мост передвинули выше к Стрелке Васильевского острова и наименовали Дворцовым. В апреле 1879 г. здесь было установлено несколько экспериментальных **фонарей**, изобретенных П. Н. Яблочковым, где источником света явилась вольтова дуга. Мост существовал до 1912 г. Когда на этом месте началось строительство металлического, старый вернули на прежнее место и снова назвали Исаакиевским. Здесь по прежнему стояли керосиновые фонари, а в одном из плашкоутов хранился запас керосина. 11 июня 1916 г. бак с керосином загорелся от искр проходящего парохода. Огонь, раздуваемый ветром, охватил весь мост. Пожарные и вызванное из порта пожарное судно не смогли пога-

<sup>7</sup> **Бетанкур** Августин **Августинович** (1758—1824) — испанский инженер, с 1808 г. на русской службе, один из создателей Корпуса инженеров путей сообщения.

<sup>8</sup> **Треттер** Василий (Вильгельм) Карлович (1788—1859) — немецкий инженер, работал в России с 1814 по 1832 г.

сильный пламя. Перегоревшие балки лопнули, и куски **моста костри** ми поплыли к Николаевскому **мосту**, где долго **догорали** у его каменных быков. О мосте напоминают два каменных выступа с лестницами на обоих берегах Невы. Это устой моста.

На Неве в разное время были построены и другие наплавные мосты. Эксплуатация этих мостов доставляла массу хлопот — их приходилось наводить и разводить в периоды ледохода и **ледостава**, плашкоуты срывало с якорей, их надо было часто ремонтировать. Они не обеспечивали бесперебойного круглогодичного сообщения между районами города, и эксплуатация их требовала значительных расходов. В связи с этим на протяжении всего XVIII и первой половины XIX века неоднократно вставал вопрос о строительстве постоянного моста через Неву. Правительственные комиссии рассматривали поступающие к ним проекты.

Одним из наиболее интересных проектов моста через Неву был проект механика-самоучки И. П. Кулибина<sup>9</sup>. Его волновала



Проект деревянного одноарочного моста через Неву И. П. Кулибина

проблема, которую он сформулировал **следующим** образом: «С начала моего в Санкт-Петербург приезда усмотрел я в вешнее время по последнему пути на реках, а особливо по Большой Неве, обществу многие бедственные происшествия. Множество народа в прохождении по оной имеют нужду, проходят с **великим** страхом,

<sup>9</sup> Кулибин Иван Петрович (1735—1818) — работал механиком и **заведующим** мастерских Академии наук, затем **консультантом при** этих **мастерских**. Являлся автором 40 изобретений.

и некоторые из них и жизни лишились». Размышляя об этой проблеме петербуржцев, Кулибин разработал проект постоянного моста через Неву, который и представил в 1776 г. на рассмотрение Академии наук. Помогал ему в проектировании выдающийся математик того времени Леонард Эйлер. Проект предусматривал перекрытие Невы деревянной аркой с пролетом 294 м. Высота арки обеспечивала свободный проход парусных кораблей. Мост включал две галереи: верхняя предназначалась для пешеходов, нижняя — для транспорта. Для въезда на мост предусматривались длинные пандусы. Восемьдесят лет спустя Д. И. Журавский<sup>10</sup> писал о конструкции Кулибина: «На ней печать гения, она построена по системе, признаваемой новейшею наукой за самую рациональную...».

Поскольку конструктивные расчеты того времени были несовершенны, Кулибин вместе с проектом представил модель моста в одну десятую натуральной величины. В морозный день 27 декабря 1776 г. на угольном дворе Академии наук, располагавшемся на углу набережной Невы и 7-й линии, модель была представлена на суд общественности.

Для проверки прочности на модель положили 3870 пудов нагрузки. Затем на модель взошло несколько человек, демонстрируя надежность конструкции. Почти месяц конструкция стояла под нагрузкой, доказав свое техническое совершенство. В 1793 г. модель была перевезена в Таврический сад и простояла там еще более полутора десятилетий. 7 июля 1816 г. подгнившая модель рухнула, простояв в общей сложности около 30 лет. Для Кулибина это не было неожиданностью. Через несколько лет после успешного испытания модели он заметил, что «деревянные материалы в таком огромном строении... на открытом воздухе подвергают себя скорому согнитию» и стал работать над проектом «построения моста из железного металла». Им с 1808 по 1814 г. было представлено правительству несколько замечательных проектов металлических мостов через Неву, но время было военное, страна несла огромные расходы. Средств на строительство мостов не хватало. Проекты остались неосуществленными.

Существовали не только кулибинские проекты. Вплоть до 1842 г. представлялись различные проекты мостов через Неву. Многие

<sup>10</sup> Журавский Дмитрий Иванович (1821—1891) — основатель русской научной школы в области строительной механики и мостостроения.

из них были очень интересны и остроумны. В 1781 г инженер Мироне представил проект каменного **семипролетного** моста. 1) 1800 г. инженер Герард проектирует такой же, но **тринадцатипролетный** мост. Одновременно инженер Фабр **разрабатывает** проект тоже тринадцатипролетного деревянного моста на **каменных** опорах. В 1825 г. инженер Базен составил проект однопролетного цепного моста с устройством на Васильевском острове обходного канала для пропуска судов и второй вариант — с разводной частью у Сенатской площади. Еще один проект цепного моста с разводным пролетом посередине был предложен инженером **Кербедзом**. В 1831 г. инженер Дефонтен также предлагает проект цепного моста. Но все эти проекты не были приняты ввиду недостаточного опыта строительства в России мостов подобного типа и вечной российской проблемы — недостатка средств в государственной казне.

## МОСТ ЛЕЙТЕНАНТА ШМИДТА

Первый постоянный мост через Неву, соединяющий Васильевский и Адмиралтейский острова, от Академии художеств к площади Труда. Ширина Невы в этом месте достигает 280 м. Длина моста 331 м, ширина — 24 м <sup>11</sup>. По линии этого моста проходит водораздел между Невой и началом Финского залива — Невской губой. Современное название мост получил в октябре 1918 г. в память о флотском лейтенанте **П. П. Шмидте (1867—1906)**, возглавившем бунт на крейсере «Очаков» Черноморского флота в 1905 г. и казненном за это.

**Чугунно-арочный** мост через Неву длиной 298,2 м и шириной 20,3 м был сооружен в 1843—1850 гг. по проекту инженера С. В. **Кербедза** <sup>12</sup>. В то время это был самый протяженный мост в Европе, **обладавший** к тому же редкими **художественными** качествами. Ничего удивительного в этом не было, ведь в его архитектурном оформлении принимал участие один из лучших архитекторов того времени — А. П. Брюллов.

<sup>11</sup> Здесь и далее ширина мостов **приводится** в расстоянии между **перильными** ограждениями. При использовании других **измерений ширины** мостов **приводится** соответствующее пояснение.

<sup>12</sup> Станислав Валерианович **Кербедз (1810—1899)** — один из крупнейших **теоретиков** и практиков мостостроения в России.

Мост был **восьмипролетным**. Семь пролетов перекрывались пологими чугунными арками, а восьмой, расположенный у правого берега, был разводным. Чтобы чугунные блоки моста плотно прилегали друг к другу, стыки между ними заполняли прокладками из свинца. Это было сделано так качественно, что, когда спустя восемьдесят лет арки моста стали разбирать, в швах не оказалось «ни ржавинки, ни соринки».

Размеры мостовых пролетов постепенно нарастали от берегов к середине реки. Пологость арок была постоянной во всех пролетах, и это придавало силуэту моста легкость и изящность, несмотря на значительную массу его металлических конструкций, которая составляла 95 000 тонн. Береговые устои, выложенные в подводной части из финляндского гранита, а в надводной — из **сердобольского**, были углублены в русло реки на 10 м. Мост предполагалось еще украсить аллегорическими фигурами на устоях по рисункам П. К. Клодта и Н. С. Пименова. Однако на эту затею не хватило средств.

Мост был открыт 21 ноября 1850 г. и получил название Благовещенский от одноименной церкви Конногвардейского полка, построенной на предмостной площади левого берега. В 1854 г. по проекту А. И. **Штакеншнейдера** на быке у разводного пролета моста была сооружена часовня, освященная во имя святого Николая Чудотворца. В феврале 1855 г. мост переименован в Николаевский в связи с кончиной императора Николая Павловича, в царствование которого было построено это замечательное инженерное сооружение <sup>13</sup>.

Мост сразу полюбился петербуржцам. Один из современников писал: «Любимая прогулка теперь — Благовещенский мост, драгоценное ожерелье красавицы Невы, верх искусства во всех отношениях! Мост прельщает в двойном виде. Днем он кажется прозрачным, будто филиграновый, легкий как волны, а при полном освещении является громадной массой, спаивающую между собою два **города...**». Особенно понравился этот мост питерским курильщикам, ибо он был единственным в то время металлическим мостом и на нем разрешалось курить.

Многих гуляющих по мосту завораживали элементы архитектурного оформления. Например, перила — непрерывный ряд

<sup>13</sup> Император Николай I получил **образование** с инженерным уклоном и более двадцати лет занимал пост генерал-инспектора армии по инженерной части.

ажурных чугунных секций-панелей между такими же «прозрачными» стойками. В несколько вытянутом обрамленном прямоугольнике заключен орнамент, представляющий **композицию**,



**Благовещенский мост**

середину которой акцентирует трезубец на раковине. К нему обращены с двух сторон морские коньки с поднятыми кверху хвостами, вплетенные в симметричный растительный орнамент. Или, установленные у каждой опоры моста, газовые светильники, выполненные по рисункам инженера Цветкова — стойки в виде колонн коринфского ордера на полом чугунном пьедестале, увенчанные многогранными стеклянными фонарями.

С постройкой и эксплуатацией моста связаны различные легенды. Одна из них часто встречается в краеведческой литературе. Якобы за возведение каждой новой опоры моста царь распорядился повышать **Кербедза** в чине. Иногда при этом забывают уведомить читателя, что это легенда. Чтобы не возникало заблуждений по этому поводу, стоит заглянуть в послужной список **Кербедза** и сравнить с датами строительства моста. 22 июня 1841 г. **Кербедз** произведен в майоры Корпуса путей сообщения. Проект моста был утвержден 15 октября 1842 г. 6 декабря 1843 г. **Кербедз** производится в подполковники. Газета «Северная пчела» от 16 сентября сообщает, что сооружение опор моста окончено. 11 апреля 1850 г. **Кербедз** производится в полковники. В это время на мосту ведутся отделочные работы и идет подготовка моста к сдаче в эксплуатацию. 21 ноября **Кербедза** производят в генерал-майоры, в этот же день происходит торжественное открытие моста. Вот такая хронология.





К 1930-м годам старый **мост**, имевший недостаточную **ширину проезжей** части и малое отверстие разводного **пролета**, уже не обеспечивал пропуска как сухопутного, так и водного **транспорта**. После сооружения Беломоро-Балтийского канала увеличилось количество и тоннаж проводимых по Неве судов. В то же время разводной пролет находился не на середине реки, а у **правобережного** устоя, где глубина и пролетное отверстие были недостаточны для пропуска судов с глубокой осадкой. Кроме того, прогрессирующая деформация правобережной опоры Васильевского острова и системы разводных механизмов вызвала все возрастающее заклинивание поворотных разводных пролетных строений, что привело к необходимости использования при разводке моста буксиров. Эти причины и послужили поводом для реконструкции старого Николаевского моста.

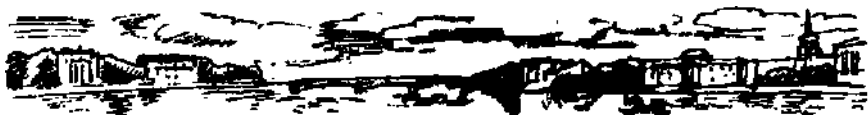
Проект реконструкции моста был выполнен инженером **Г. П. Передерием** <sup>15</sup>. Под его руководством производились и работы в период с 1936 по 1939 г. Были частично использованы опоры старого моста. Для устройства разводного пролета посередине моста две средние опоры были расширены. В них размещены механизмы развода и павильоны управления. Число пролетов осталось прежним — восемь. Старый разводной пролет перекрыт железобетонным пролетным строением, оформленным с фасадов под арку, облицованную гранитом. Остальные пролеты моста перекрыты двумя стальными балочными неразрезными цельносварными конструкциями. Разводное пролетное строение — двукрылое. Масса всего металлического пролетного строения нового моста составила 2400 тонн, что в четыре раза меньше старого чугунного. Кстати, арочные чугунные конструкции старого моста прекрасно сохранились. Их использовали на строительстве нового моста через Волгу в Твери.

Архитектурная часть нового моста разработана архитектором **К. М. Дмитриевым**, но неудовлетворенный утвержденной композицией, которая диктовалась конструктивными соображениями, он от дальнейшего участия в проекте отказался. Для продолжения работ **Г. П. Передерий** пригласил архитектора **Л. А. Носкова** <sup>16</sup>.

<sup>15</sup> **Передерий** Григорий Петрович (1871—1953) — академик, специалист и области мостостроения и строительной механики.

<sup>16</sup> **Носков** Лев Александрович (1903—1972) — архитектор, участвовал и проектировании примерно десятой части от **общего** количества **городских мостов**

Перильные ограждения на мосту **установлены** старые, автором которых был А. П. Брюллов. Старые **фонари** бывшего моста установлены вокруг **Мемориала борцам Революции** на Марсовом поле.



Решетка моста Лейтенанта **Шмидта**

Новый мост Лейтенанта Шмидта по **конструкции** является более современным и **совершенным** сооружением, но в **архитектурном** отношении значительно уступает своему предшественнику.

## ДВОРЦОВЫЙ МОСТ

Мост находится на оси **Дворцового** проезда и Пушкинской площади. Он имеет пять пролетов. **Средний** — разводной, двухкрылый. Каждое крыло уравновешено семью противовесами, подвешенными к его хвостовой части на шарнирах. Остальные пролеты перекрыты двумя металлическими клепаными неразрезными пролетными **строениями** со сквозными фермами, имеющими **нижние** криволинейные пояса. **Длина** моста 260,1 м, ширина — 27,75 м; масса металлических пролетных строений — 4868 тонн; масса противовесов — 2800 тонн.

После окончания строительства постоянного Благовещенского моста Петербургский **биржевой** комитет обратился к царю с просьбой о перемещении **Исаакиевского** плашкоутного моста к Зимнему дворцу для связи центра города с Биржей и учреждениями Торгового порта на Стрелке В. О. 5 августа 1853 г. разрешение было получено. По проекту инженера И. К. Герарда мост

стали устанавливать на новом месте. К 10 декабря 1856 г, работы были завершены, они обошлись казне в 50 тыс. рублей. Новый мост стал называться Дворцовым.

В 1896 г. Дворцовый мост был перемещен вниз по течению на 53,25 м и занял трассу современного постоянного моста. Это было связано с созданием озелененной площадки перед западным фасадом Зимнего дворца. Работы по наведению моста начались зимой 1896 г. и закончились 23 декабря 1897 г. Мост был освящен и открыт в торжественной обстановке. По нему были проложены пути конной железной дороги. Впрочем, город чуть было не лишился этой переправы. Весной 1899 г. плашкоуты, давно требовавшие ремонта, дали течь и затонули. После этого со всей серьезностью встал вопрос о строительстве капитальной постройки. После возведения постоянного металлического моста плашкоутный был собран вновь у Сенатской площади, где находился до 1916 г.

С Дворцовым плашкоутным мостом связана петербургская поэтическая зарисовка Петра Потемкина<sup>17</sup>, написанная им в 1910 г.:

#### У ДВОРЦА

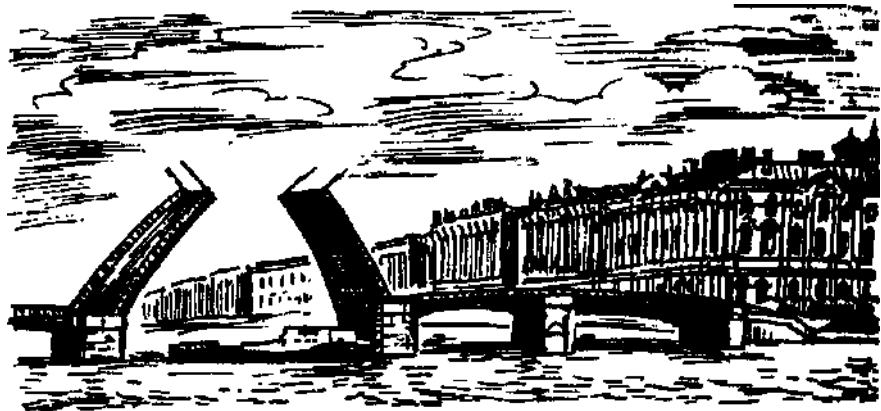
Когда весной разводят  
Дворцовый мост — не зря  
Гулять тогда выходят  
Под вечер писаря.  
Штаны у них раструбом,  
Штилеты — чистый лак,  
Идут, сверкая зубом,  
Хихикая в кулак.  
За сизо-серой мглою  
Заглох закатный луч,  
За крепостной иглою  
Гора лиловых туч.  
Чуть веет невской влагой...  
В предчувствии конца  
Идут они с отвагой  
Улавливать сердца.  
И слышно издалече  
Позвонким голосам,  
Как рад условной встрече  
Цветник влюбленных дам.

<sup>17</sup> Потемкин Петр Петрович (1886—1926) — поэт, сотрудничал с редакцией журнала «Сатирикон».

Пуховые платочки  
Посбились вкривь и вкось...  
Без дум, без проволочки  
Гулянье началось.  
До Прачечного моста  
Дойдут и повернут —  
Одну **обнимут** просто,  
Другую ущипнут.  
В стыдливости невинной  
Зажмурилась заря...  
По набережной чинно  
Гуляют писаря.

В 1882 г. **общественные** организации и многие домовладельцы обратились в Городскую управу с просьбой заменить **Дворцовый** плашкоутный мост постоянным. В июле 1900 г. Городская управа предложила **Комиссии** по надзору **за** строительством Троицкого моста составить технические условия на проектирование Дворцового моста. В апреле 1901 г. был объявлен конкурс одновременно на два моста — Дворцовый и Большой Охтинский. На конкурс поступило 27 эскизных проектов, в том числе 13 — от петербургских авторов. Все проекты **демонстрировались** в Александровском зале Городской думы и, по мнению современников, «производили далеко не выгодное впечатление». Особая комиссия признала их вообще непригодными и **невыполнимыми**, за исключением эскизного проекта французской фирмы «**Батиньоль**». Но фирма отказалась его продать, предложив заключить договор на строительство моста за 4 млн. 700 тыс. рублей. Был объявлен второй тур конкурса. Но строительство моста тормозилось решением вопроса о трассе нового моста — рассматривались варианты трассы против Адмиралтейства, против Зимней канавки, по оси **Мошкова** (Запорожского) переулка и **т. д.** Наконец, трасса определена, и 5 февраля 1911 г. был подписан договор о строительстве моста с Обществом Коломенских заводов. По нему мост должны были сдать в эксплуатацию 15 октября 1913 г. Строительство по проекту инженера, выпускника Петербургского Института инженеров путей сообщения, А. П. Пшеницкого начали только в 1912 г., так как существовавшие проекты подверглись коренной перделке. О сдаче моста в эксплуатацию в сроки, указанные в договоре, уже никто не думал. Тем более, что 17 апреля 1914 г. в Петербурге (еще в Петербурге) случилось редкое явление — наводнение,

в результате чего была повреждена одна из строившихся опор, а в августе 1914 г. разразилась первая мировая война, и строительство моста еще более затянулось — участились задержки в поставках металлических конструкций, стала ощущаться нехватка рабочей силы. Мост был открыт лишь 23 декабря 1916 г.<sup>18</sup>



Дворцовый мост

Торжество было скромным. Не было представителей царской династии. Было не до того — с одной стороны, неудачная война, с другой — только что (неделю назад) убили Гришку Распутина. На торжественное открытие (в отличие от прочих построенных через Неву мостов) прибыло лишь десять процентов приглашенных. Не пришел даже городской голова Десянов, предоставив разрезать ленточку своему заместителю Демкину. Художественная отделка его так и не была закончена. Устройство перил, фонарей и павильонов управления было закончено уже при советской власти. Так, литая чугунная решетка перил, выполненная скульптором И. В. Крестовским по рисунку архитектора Л. А. Носкова, появилась только двадцать лет спустя, точнее в 1939 г. До этого перильные ограждения были деревянными. На новых перилах трудящиеся города Ленина могли любоваться рисунком, где «удачно сочетали в композиции перил советскую эмблематику с традициями петербургского классицизма».

<sup>18</sup> За неделю до этого, 17 декабря 1916 г., было произведено испытание прочности моста — 34 грузовых автомобиля, каждый из которых с грузом имел массу более 600 пудов въехали одновременно на мост, последним глыбю заняв все его пролеты. Комиссия, проводившая испытания, признала возможным открыть по мосту движение.

В ознаменование первой **годовщины** октябрьского переворота 1917 г. мост назвали Республиканским, но в январе 1944 г. ему вернули историческое название

Мост капитально отремонтировали в 1967 г., а в 1977 г. его реконструировали по проекту инженеров Т. Д. Ивановой, В. И. Ботвинника и архитекторов Ю. И. Синицы и **М. В. Винниченко** — обновили разводную часть, **заменяли** настил, установили новые фонари, убрали со средних опор дощатые **«хибарки»**, сохранившиеся с 1916 г. Летом 1997 г. была произведена очередная реконструкция моста. Работы выполнялись под руководством инженера Ю. Петрова.

14 ноября 1997 г. в Петербурге состоялся праздник под названием «Дворцовый мост зажигает огни». В этот день ровно в 16 часов 30 минут Дворцовая набережная озарилась разноцветными огнями фейерверка. Одновременно с этим пролеты моста со стороны Зимнего дворца засияли в свете прожекторов. Затем с Петропавловки раздался пушечный залп, и **«василеостровская»** часть моста расцветилась иллюминацией. Заиграла музыка, и на мосту закружились в танце дамы в кринолинах, кавалеры в камзолах, а также многочисленные гости праздника. Таким образом Дворцовый стал третьим мостом в городе, после Троицкого и Лейтенанта Шмидта, получившим подсветку.

Весной 2000 г. мост закрывался на двое суток, в связи с реконструкцией Стрелки Васильевского острова, которая является его естественным продолжением. Мостостроители Петербурга внесли свой вклад в работы по реконструкции Стрелки, расположенной между двумя мостами — Дворцовым и Биржевым.

Дворцовый мост стал центром торжественной встречи Нового 2001 года, XXI века и третьего тысячелетия в Петербурге. За несколько часов до полуночи его пролеты были разведены и стали огромными экранами, на которых собравшиеся на обоих берегах люди могли видеть и слышать приветствия выдающихся людей со всего мира. В 12 часов ночи под бой Кремлевских курантов, транслировавшийся по радио, и под пушечный залп Петропавловской крепости пролеты моста были сведены. Это символизировало встречу веков над рекой времени. Как только мостовые пролеты соединились, началось пиротехническое шоу с музыкальным и театрализованным сопровождением. Затем торжество переместилось на Дворцовую площадь, где масса людей

самозабвенно веселилась до утра, а один из злоумышленников выстрелил из ракетницы в «Колесницу Славы» на арке Главного Штаба и уничтожил скульптуру Ники.

## ТРОИЦКИЙ МОСТ

Мост соединяет **Марсово** поле с Троицкой площадью. По **плавности** очертаний и архитектурному оформлению это одно из **красивейших** инженерных сооружений. Длина моста 582 м, ширина — 23,43 м; масса металлических пролетных строений — 11 242 тонн. Свое название получил от первого петербургского собора — Троицкого, уничтоженного в 1932 г. во время очередной антирелигиозной кампании. По оси моста проходит Пулковский меридиан.

В 1803 г. был наведен плашкоутный мост от Летнего сада к Домику Петра и назывался в то время Петербургским. Для съезда с него у берега была сооружена земляная дамба. Мост эксплуатировался около 20 лет, затем пришел в негодность.

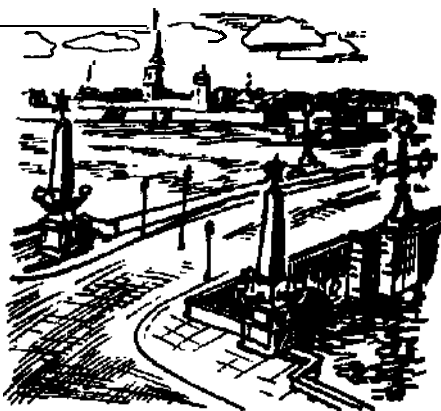
В 1818 г. по **проекту** Карла

Росси на месте небольшого сада, отделявшего Марсово поле от Невы, была устроена площадь; в центре поставили памятник Суворову и площадь назвали Суворовской.

В 1824 г. началась перестройка моста и предмостных сооружений по проектам инженеров В. П. Лебедева, А. П. Зуева и П. П. Базена<sup>19</sup>. Металлическое убранство выполнялось на **чугунолитейном** заводе Ч. Берда,

В 1827 г. работы закончились. Новая трасса моста соединила Суворовскую и Троицкую площади. Поэтому мост назвали **сначала** Суворовским, а потом Троицким. Это был самый **длинный** **плашкоутный** мост (более 500 м) в Петербурге.

<sup>19</sup> **Базен Петр Петрович (Пьер Доменик) (1786—1838)** — француз, г 1810 г на русской службе. Директор Института путей сообщения, **председатель** Комитета для строений и гидравлических работ, строитель **Обводного канала**, автор около 30 проектов мостов.



Троицкий мост



Береговые устои построили из камня и облицевали гранитом. На них установили металлические решетки и фонари, выполненные в виде пик, украшенных щитами и скрещенными мечами. Теперь эти фонари и решетки находятся на Петроградской Стороне, против Петропавловской крепости, а часть их украшает нынешний Иоанновский мост. Они были перенесены при строительстве современного моста.

Об этом мосте Пушкин упоминает в письме к жене от 18 августа 1833 г. Поэт отправился из Петербурга на Урал, в Оренбургскую губернию, собирать материалы об истории Пугачевского бунта. В то лето семья поэта жила на даче на Черной речке. Через три дня после отъезда из столицы он писал из Торжка: «Милая моя женка, вот подробная моя Одиссея. Ты помнишь, что от тебя я уехал в самую бурю. Приключения мои начались у Троицкого моста — Нева была так высока, что мост стоял дыбом: веревка была протянута и полиция не пропускала экипажей. Чуть было не воротился на Черную речку. Однако переправился через Неву выше и выехал из Петербурга». Видимо Пушкин свернул на Большую Дворянскую улицу, потом по наплавному Сампсониевскому мосту переехал на Выборгскую сторону, а с нее по наплавному Воскресенскому мосту переехал на левый берег. Далее он писал: «Погода была ужасная. Деревья по Царскосельскому проспекту так и валились, я насчитал их с пятьдесят... Что-то было с вами, петербургскими жителями? Не было ли у вас нового наводнения? Что если и это я прогулял? Досадно было бы». В последний раз Пушкин пересек Троицкий мост 27 января 1837 г. В четвертом часу дня его сани, проехав по Дворцовой набережной, свернули на мост, направляясь в Новую Деревню. Через два часа по Троицкому мосту проехала в обратную сторону карета, везущая смертельно раненного поэта.

Троицкий наплавной существовал до начала XX века, когда был построен существующий постоянный. Чтобы освободить место для его сооружения, наплавной мост переместили ниже по течению и поставили против Мраморного переулка. Противоположный конец моста подходил к Заячьему острову. Ров между восточными бастионами Петропавловской крепости и Иоанновским рavelином был засыпан, соединявшие их низкие стены (палисады) на время разобрали и на их месте проложили проезд, который вел к построенному тогда же временному деревянному мосту

через Кронверкский проток. От Мраморного **переулкa транспорт** направлялся на наплавной мост, затем пересекал **территорию** Петропавловской крепости и по второму мосту через Кронверкский проток выезжал на Петроградскую сторону около здания нынешнего Ортопедического института. Отсюда по проложенным через парк проездам (они частично сохранились и сейчас) можно было попасть на Кронверкский проспект или Троицкую площадь. Эта переправа была открыта 21 января 1893 г. и существовала до окончания строительства металлического Троицкого моста.

Наплавной мост, имевший, как мы уже знаем, массу недостатков в эксплуатации, не устраивал жителей столицы, и они неоднократно обращались к городским властям с просьбами о постройке между Петербургской стороной и центральной частью города более надежной постоянной переправы. Так, в 1878 г. было подано коллективное заявление 322 местных домовладельцев. В 1882 г. аналогичное заявление подписали 355 домовладельцев и 22 учреждения (в том числе Университет, два Кадетских корпуса, Павловское военное училище и т. д.), в 1885 г. городские власти получили прошение уже от 1860 владельцев домов, участков и торговых заведений. Были прошения и индивидуальные, с достаточно оригинальной мотивировкой. Так, некий господин А. Плишен предлагал построить мост от Петропавловской крепости к Мошкову переулку на случай войны и смут. По его мнению такой мост смог бы обеспечить быструю эвакуацию ценностей из дворцов и банков, «а может быть и для сбора семейств тех, против кого восстанет народ».

Решение Городской думы о строительстве третьего постоянного моста через Неву было принято 9 октября 1891 г. В апреле 1892 г. Городская управа объявила международный конкурс на составление проекта Троицкого моста. По прошествии шести месяцев поступило 16 проектов. Первая премия в 6000 рублей была присуждена французской фирме инженера Александра Густава Эйфеля (известного сооружением трехсотметровой башни в Париже <sup>20</sup>) за проект моста арочной системы под девизом «Минор». Фирма Эйфеля предложила и еще один проект под названием

<sup>20</sup> В Петербурге, в увеселительном саду «Аквариум» на **Каменноостровском** проспекте, неподалеку от Троицкого моста, в начале 1890 г. можно было увидеть модель этой башни в одну десятую ее натуральной величины, построенную из льда и дерева.

«Мажор», отличавшийся принципиально от «Минора», этот проект Городская управа также приобрела у фирмы.

Однако, строительство моста стали вести по проекту другой французской фирмы — «**Батиньоль**», который не участвовал в конкурсе. Император Николай II 5 июня 1897 г. утвердил этот проект, сметная стоимость которого составила 5 млн. 200 тыс. рублей. Проект предусматривал **использование трехшарнирных** арок с консолями, требовавших значительно меньше металла по сравнению с остальными проектами.

Торжественная закладка моста была произведена 12 августа 1897 г. Начало постройки совпало с моментом политического сближения России и Франции. На церемонии закладки моста, помимо членов царской фамилии во главе с Николаем II, присутствовал также президент Франции Ф. Фор и другие официальные лица. Император, члены царской семьи и французский президент положили в основание моста со стороны Суворовской площади по золотой монете.

Строительство моста возглавили разработчики его проекта — сотрудники строительной фирмы «Батиньоль», инженер Иван Августович Ландау (Жан или Ян Ландо) и его коллега французский инженер Артур **Флаше**. Ландо (или Ландау) имел польское происхождение, учился в Варшаве и Париже. В 1896 г. он переехал на постоянное место жительства в Петербург, долгое время проживал на Гагаринской улице. В 1923 г. он уехал в Польшу, где и скончался. Его сын Густав, тоже инженер, остался в Петрограде и был расстрелян в 1937 г. От фирмы «Батиньоль» в строительстве моста принимали участие инженеры М. Бернар, Е. **Бонневе**, Л. де Лонги. Главная контора по постройке Троицкого моста находилась по адресу: Аптекарский переулок, 4, а мастерские — на Троицкой площади.

В Исполнительную комиссию Городской думы по строительству моста под председательством генерал-лейтенанта А. И. Глуховского входили крупнейшие **специалисты** того времени; Н. А. Архангельский, Л. Ф. Николаи, Л. И. Новиков, А. П. Веретенников, Н. Б. Богуславский, Ф. Б. Зброжек, Г. Н. Соловьев. Консультантом по техническим вопросам с русской стороны был профессор Н. А. Белелюбский. В инспекцию технического надзора входили мостовики: В. А. Берс, Г. Г. **Кривошеин**, А. П. Пшеницкий. Комиссия размещалась на Большой Дворянской улице в доме 7.

Конструкция моста состояла из постоянной **пятипролетной** части, двухрукавного разводного пролета у левого берега и **землиной дамбы** — у правого. Ажурные металлические **конструкции** пятипролетной части моста внешне напоминают пологие **арки**, однако, в действительности они представляют собой сочетание двух других типов конструкций — **консольно-арочных** и **консольно-балочных** ферм. Левобережный разводной пролет был решен в виде двухконсольной уравновешенной фермы, вращающейся вокруг вертикальной оси, находящейся на первом от левого **берега** цилиндрическом быке. В результате переработки проекта правый берег с металлической частью соединила трехпролетная гранитная эстакада, выполненная по проекту **инженера Г. Г. Кривошеина** при участии инженера-архитектора **В. П. Апышкова**. Мост выделялся красотой силуэта, изысканностью пропорций и элегантностью форм. Периодическая печать начала XX века называла его не иначе как французской или парижской красавицей.

Архитектурная отделка моста в стиле модерн выполнялась французскими архитекторами Вильбрوده Шабролем и Рене (Рене Август Гастон Антуан) **Патульяром**<sup>21</sup>. Она получила одобрение специальной комиссией Академии Художеств под председательством Р. А. Гедике, в которую входили: архитекторы Л. Н. Бенуа, А. Н. Померанцев, Г. И. Котов, художник **М. П. Боткин** и скульптор **М. А. Чижов**.

Интересно был решен гранитный ледорез с фонарем, установленный по оси опоры разводного пролета и служивший маяком-ориентиром проходившим судам. Интересны также ростральные колонны-obelisks при въезде на мост. Каждый из них состоит из гранитного пьедестала и четырехгранного пирамидального обелиска, украшенного у основания с четырех сторон рострами, поддерживающими арматуру с круглыми светильниками. Завершали обелиски фигуры двуглавых орлов с распростертыми крыльями. В советское время их заменили пятиконечные звезды. Обелиски сооружены из двух сортов гранита, отличающихся обработкой и цветом. Пьедесталы сделаны из розового (пютерлакского) гранита чистой тески, четырехгранное завершение — из красного (гангеудского) полированного гранита. Ростры кораблей — из пяти-

<sup>21</sup> Оба французских архитектора получили за постройку Троицкого моста по ордену Почетного легиона.

нированной бронзы, отлиты по моделям эстонского скульптора А. Г. Адамсона. На пьедесталах обелисков установлены бронзовые мемориальные доски с текстами, **повествующими** о событиях, связанных с закладкой и окончанием строительства моста, а также об участниках этого строительства. Доски установлены в 1903 г., в 1950-е годы утрачены и восстановлены в 1994 г. по проекту архитектора А. Л. Скиба.

Мост имеет маленький «секрет». На его перилах находится точка, которая точно фиксирует середину моста. Она помещена в том месте, где орнамент решетки меняет свой наклон. Решетка моста была **отлита** на заводе фирмы **Ф. К. Сан-Галли**. Еще одной особенностью моста является то, что с него можно увидеть еще семь мостов — Иоанновский, Сампсониевский, **Дворцовый**, Эрмитажный, Верхне-Лебяжий, Прачечный и Литейный.

Одновременно со строительством моста Восточно-финляндским гранитным акционерным обществом производилась постройка гранитных набережных под руководством А. А. Смирнова, которого 6 июля 1902 г. заменил **Е. К. Кнорре**. Набережные протяженностью около **1100 м** соединили Троицкий, Иоанновский и Сампсониевский мосты. Весь комплекс работ по их возведению был завершен в **1907 г.**

В соответствии с договором подряда между городом и фирмой **«Батиньоль»** строительство велось русскими рабочими из отечественных материалов и должно было закончиться в 1901 г. Фирма в обусловленные сроки не уложились, сдала мост в эксплуатацию на полтора года позже и выплатила городской казне 150 тыс. рублей **штрафа** <sup>22</sup>.

Открытие моста в мае 1903 г. совпало с празднованием 200-летия Петербурга. В торжественной церемонии участвовали император и обе императрицы — царствующая и вдовствующая. Утром **16 мая**, в день рождения города, городской голова **П. И. Лелянов** поднес государю и вдовствующей императрице бархатную подушку с кнопкой, соединенной электрическим проводом с разводным механизмом моста. По новому мосту прошел

<sup>22</sup> Фирма освобождалась от ответственности за просрочку в работах только в трех случаях: «если бы **промедление** было вызвано общественными **бедствиями** — войной, повальными **болезнями**, гибелью груза вследствие **бури**».

крестный ход с иконой Спасителя, хранившейся в Домике **Петра**. Церемония сопровождалась звуками пушечного салюта и **коло-**кольным звоном городских храмов.

Со строительством Троицкого моста связано возведение еще одного приметного объекта в нашем городе — костела, **построен-**ного по проекту Л. Н. Бенуа и **М. М.** Перетятковича в 1909 г. в **Ковенском** переулке. При его **строительстве** были использованы пожертвованные фирмой «Батиньоль»<sup>23</sup> гранитные плиты и другие **материалы**, оставшиеся после постройки моста и набережных. Руководил работами по строительству костела главный строитель моста **И. А. Ландау**.

В октябре 1918 г. Троицкий мост переименовали в мост Равенства. После гибели лидера ленинградских коммунистов С. М. Кирова в 1934 г. мост стал называться Кировским.

В 1942 г. в пролет моста влетела немецкая авиабомба и упала рядом с быком. Удар был сильный, но бык устоял. Рядом с мостом упал сбитый немецкий «мессер». В 1944 г. начались работы по восстановлению моста. Примечательны впечатления одного из водолазов, производивших восстановительные работы на дне Невы: «Течение тут стремительное. Трудно устоять. Камешки, как ветром, сдувает со дна, и они в постоянном движении. Чтобы меня не унесло водоворотом, как глушенную снарядом салаку в море, сверху спущен толстый щит. Под его защитой — в первоначальном значении слова — я работаю, забывая о времени. Представление о времени под водой теряется. Время течет, как вода».

В **1964** г. началось движение по обновленному глубоководному **Волго-Балтийскому** пути. Ширина разводных пролетов Кировского моста (22,8 м) ограничивала свободу судоходства в новых условиях, что привело к необходимости его реконструкции. Авторами проекта реконструкции Кировского моста стали инженер Г. М. Степанов и архитектор Ю. И. Сеница. В **1965—1967** гг. была произведена реконструкция только левобережной части моста со значительным увеличением судоходного габарита. Новое разводное крыло значительно отличается от старого: оно раскрыва-

<sup>23</sup> Фирма, основанная в 1871 г. и **называвшаяся** первоначально «Эрнест Гуэн и компания», **существует** и в наши дни, называется — «Спи Батиньоль». В начале 1990-х гг. в средствах массовой **информации** говорилось о ее участии в совместных предприятиях на территории нашей страны, а также об участии фирмы в прокладке тоннеля под Ла-Маншем.

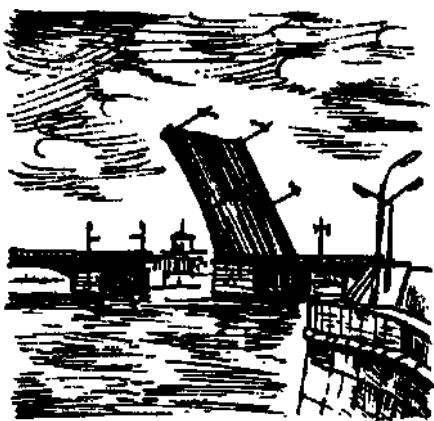
ется поворотом в вертикальной плоскости вокруг горизонтальной оси. Разводной пролет стал значительно шире (около 43 м). Опора, в которой размещены механизмы разводки, была соединена с береговым устоем небольшой аркой, облицованной **гранитом**. Ее форма напоминает арки каменной эстакады у правого берега. Пять постоянных пролетов и трехпролетная правобережная дамба сохранились без изменений.

После реконструкции архитектура левобережного устоя обогатилась. Въезды на мост стали плавными, по обеим его сторонам вновь заняли свои места гранитные обелиски с рострами. Были расширены **трогуары**, а вдоль парапетов установлены гранитные скамьи, похожие на расположенные у спусков вдоль Дворцовой набережной. Появились новые гранитные спуски к воде с площадками.

В 1977 г. в связи с возросшим движением городского транспорта была расширена проезжая часть моста.

Летом 1991 г. была произведена замена гидроизоляции проезжей части моста без закрытия движения по нему. В качестве изоляции металлических частей моста от поверхностных вод вместо традиционного рубероида был применен полиуретан — материал более эластичный и долговечный. 4 октября 1991 г. мосту вернули историческое название.

## ЛИТЕЙНЫЙ МОСТ



Литейный мост

Мост соединяет Литейный проспект с улицей Академика Лебедева на Выборгской стороне. Длина моста 396 м, ширина — 34 м. Название моста происходит от Литейного двора, основанного на левом берегу в 1711 г. В районе моста Невы имеет наибольшую глубину — 24 м.

В 1786 г. через Неву построили второй наплавной плашкоутный мост от Воскресенского проспекта (ныне Чернышев-

ского) на Выборгскую сторону. Мост получил название **Воскресенский**. В 1803 г. этот мост поставили против **Летнего сада**, и он стал называться Петербургским. Вместо него против **Воскресенского проспекта** был сооружен новый наплавной мост, который наводился до 1849 г. Тогда в результате **разборки Литейного двора** на набережной **Невы** пролегла сплошная магистраль — Литейный проспект, связавшая центр города с **Выборгской стороной**<sup>24</sup>. Поэтому Воскресенский мост был переведен на трассу по оси Литейного проспекта и стал называться Литейным.

Литейный мост наводился до 1875 г., когда началось сооружение постоянного Литейного моста. Наплавной мост вернули на прежнюю трассу и снова назвали Воскресенским. После постройки постоянного моста наплавной Воскресенский мост разобрали.

Поводом к **сооружению** второго постоянного моста через Неву послужил срыв ледоходом 4 апреля 1865 г. наплавной переправы у Литейного проспекта. Для руководства проектированием и строительством моста была создана специальная экспертная комиссия, в которую, в числе прочих, вошли три видных петербургских архитектора: В. А. Львов, Ц. К. Кавос, Н. Л. Бенуа.

22 апреля 1871 г. был объявлен конкурс на проект Литейного **моста**, а 11 декабря 1872 г. комиссия вынесла решение о присуждении первой премии проекту под девизом «Вестминстер», выполненному английской фирмой. Однако, Особая комиссия Министерства путей сообщения, рассматривая его, высказала ряд замечаний, результатом которых стал отказ от этого проекта. Была создана новая **комиссия**, которая решила строить мост по проекту инженер-полковника А. Е. Струве (одного из членов этой комиссии) и инженер-капитана А. А. Вейса. Струве предложил строить мост из английского и германского металла, хотя в России к тому времени плавил высококачественный металл.

Закладка нового моста состоялась 30 августа 1875 г. **Работами** по строительству руководил А. Е. Струве, ему помогали инженеры Вратновский, **Баторский**, Мазинг и Альберт. Строительство сопровождалось драматическими событиями — 16 сентября 1876 г, из-за резкого оседания опоры полужидкий грунт ворвался

<sup>24</sup> Раньше проспект доходил только до Шпалерной улицы и упирался в здание Литейного двора, стоявшего на берегу Невы.



в кессон, при этом погибли пять человек, а 9 сентября 1877 г. при сооружении фундаментов под речные опоры произошел взрыв в кессоне: девять человек были убиты. Здесь необходимо пояснить, что собой представлял кессон, впервые примененный в России именно на этом строительстве. Кессон — огромный металлический ящик, перевернутый вверх дном и опущенный на дно реки. Внутри его нагнетается воздух, «выжимающий» воду и позволяющий разрабатывать грунт дна для сооружения фундамента мостовой опоры. По мере того как из-под кессона выбирается грунт, сверху над ним сооружается каменное основание опоры, под тяжестью которого кессон опускается вниз. Рабочие спускаются в кессон через специальную камеру. Через нее же транспортируется наружу в контейнерах разработанный грунт. Работа эта не только тяжела, но и очень опасна.

Стоимость строительства составила 5100 тыс. рублей, что в полтора раза превысило сметную стоимость.

Торжественное открытие моста состоялось 30 сентября 1879 г. Все участники строительства получили награды, а Струве был пожалован чин генерал-майора. Мост назвали Александровским в честь императора Александра II, но название это не прижилось.

Масса металлических пролетных строений составила 5902 т. Пять пролетов Литейного моста перекрывались арочными клепаными металлическими пролетными строениями, а шестой разводной пролет, располагавшийся у левого берега, был перекрыт поворотной решетчатой металлической фермой. При разводке она вращалась на вертикальной оси, расположенной на первом широком и массивном быке (речной опоре). Разводка моста для пропуска судов производилась при помощи простейшего устройства — ворота, приводимого в действие восьмью рабочими. Со временем ворот был заменен водяной турбиной мощностью 36 л. с., питавшейся от городского водопровода. Это был единственный мост с такой системой разводного пролета.

Мост был огражден перилами двух типов. Металлические кованые, простого рисунка, легкие и «прозрачные» установили на разводном пролете, на остальном протяжении — тяжелые чугунные литые секции между такими же чугунными стойками, отлитые на заводе **Кахуна**. Эти элементы перил представляли высокохудожественное литье по рисунку архитектора К. К. Рахау. Он изобразил в центре секции картуш — щит с гербом города —

перекрешенные скипетр, морской и речной **якоря**<sup>25</sup> в руках двух русалок, хвосты которых композиционно вплетены в фигурный растительный орнамент в виде спиралевидных побегов. У чугунных столбиков просветы между боковыми плоскостями заполнены фантастическими морскими животными, стремительно опускающимися в водную пучину.



Решетка **Литейного** моста

Литейный мост был первым и долгое время единственным среди петербургских мостов, освещенным электрическими фонарями. В 1878 г. в Петербурге было учреждено «Товарищество электротехнического освещения П. Н. Яблочков-изобретатель и К°». Целью Товарищества было — освещение петербургских магистралей недавно изобретенной «свечой Яблочкова». Однако, это прогрессивное направление в жизни петербуржцев тормозилось капиталистическими отношениями, существовавшими в российском обществе (оказывается, капитализм явление регрессивное). Монополией на освещение городских магистралей владели частные компании, которые предоставляли горожанам услуги в виде газовых и масляных фонарей, чадающих, разбрызгивающих всякую гадость и еле освещающих пространство. Договор между городскими властями и частными фирмами, оказывавшими подобные услуги горожанам, был долгосрочным, и петербуржцы дол-

<sup>25</sup> Решетка слагается из 273 звеньев, изображения герба помещены с **двух** сторон решетки. Таким образом, на мосту находится 546 изображений герба Петербурга. Автором этого герба был итальянский граф Франциск **Санти**, приглашенный Петром Великим на службу в Россию.

ИДС время иг могли пользоваться изобретением своего гениально-го земляка. Литейный мост в этом отношении составлял исключение. К моменту его сооружения осветительные фирмы не заключили договор на его освещение, и таким образом Товарищество беспрепятственно заключило с городскими властями договор на его освещение электрическими фонарями.

Во время Блокады в пролет моста попала немецкая авиабомба и пробила его, но не взорвалась,

В 1964 г. началось движение по обновленному глубоководному Волго-Балтийскому каналу. Однако ширина разводного пролета моста (19,8 м) ограничивала свободу судоходства в новых условиях. Интенсивность движения транспорта намного превышала расчетную. Разводка моста, осуществлявшаяся гидротурбиной, длилась целых 20 минут. Все это привело к полной перестройке моста, расширению проезжей части и созданию транспортных развязок у обоих берегов на разных уровнях для ликвидации перекрестных потоков.

Проект реконструкции разработан инженерами Л. А. Вильдгрубе, Н. Д. Шиповым, К. П. Клочковым и архитектором Ю. И. Синицей. Проектирование велось в 1963—1964 гг. Строительство велось под руководством инженера Ю. Р. Кожуховского. В 1967 г. мост сдан в эксплуатацию. Металлические строения его заменили. Поворотный разводной пролет был заменен раскрывающимся и перенесен к более глубокой части русла. Он увеличился до 50 м. Разводное пролетное строение массой 3225 тонн стало подниматься гидроприводом. При разводке оно поднимается под углом 67 градусов, и с Литейного проспекта кажется, что перед зрителем возникла вертикальная стена.

Ширина мостового полотна увеличилась на 10 м, благодаря чему стало возможным трехрядное движение транспорта. Реконструкция изменила внешний облик моста — исчез огромный бык вблизи берегового устоя, служивший основой для вращения разводной части и вносивший дисгармонию в силуэт моста. Теперь его силуэт приобрел плавные очертания, а разводной пролет не выделялся среди других пролетных строений.

Ограждения, бывшие на мосту до реконструкции, были сохранены, причем для разводного пролета секции отлиты из легко-го сплава.

## БОЛЬШЕОХТИНСКИЙ МОСТ

Соединяет район Смольного с территорией Охты в створе Тульской улицы и Красногвардейской площади. Наименован по названию реки Охты, которая делит район Охты на две части — Большую Охту и Малую Охту. Длина моста 334,8 м, ширина — 23,5 м. Масса всех металлоконструкций составляет 8920 тонн; в том числе масса противовесов — 1065 тонн.



Большеохтинский мост

Еще в 1829 г. при утверждении Государем перспективного плана развития Петербурга была обозначена трасса постоянного моста, который должен был соединить **Калашниковскую** набережную и Малую Охту. Однако, в то время у городских властей главной заботой было решение другой проблемы — строительство постоянного моста в центре столицы. Позже, в 1860-х гг., этот вопрос вновь поднимался, было даже создано «Общество Охтинского, через реку Неву, моста», но опять возникли трудности экономического характера.

5 июня 1884 г. Государственный Совет России принял решение: «Признать Охтинский пригород подлежащим присоединению к городу Санкт-Петербургу в хозяйственном отношении, с тем, чтобы мера сия была приведена в исполнение по устройству моста через Неву, которым предполагается соединить столицу с означенной местностью».

Выбор места строительства неоднократно обсуждался Городской думой. Так, 5 июня 1887 г. было решено строить мост от Смольного собора на верфь **Крейтона**; 9 октября 1896 г. —

строить мост на Малую Охту; 22 января 1900 г. окончательно принято решение строить мост на Малую Охту. Причина столь долгих дебатов о месте строительства заключалась в том, что имелось множество лиц — **промышленников**, купцов и других состоятельных граждан — заинтересованных в дешевой доставке грузов к их предприятиям, складам и домам. С другой стороны, были противники строительства моста — владельцы перевозов, терявшие доходы, и **купцы**, боявшиеся конкуренции.

1 сентября 1901 г. Городская управа объявила международный конкурс на лучший проект моста. В состав конкурсной комиссии входили такие компетентные эксперты, как профессор Николаевской инженерной академии генерал-лейтенант Н. Л. **Кирпичев**, профессор архитектуры, архитектор Императорского Двора Л. Н. Бенуа, профессор Института гражданских инженеров Г. Н. Соловьев, городской голова инженер-технолог Н. А. Резцов. На конкурс в течение 12 месяцев поступило 16 проектов, в том числе 7 из Петербурга, 1 из Москвы, 2 из Франции, 1 из Германии, 2 из Австро-Венгрии, 1 из Голландии, 1 из Испании и 1 из США. Жюри признало, что ни один из них не удовлетворяет техническим условиям.

Тем не менее был приобретен внеконкурсный проект под девизом «Свобода судоходству» профессора Николаевской инженерной академии полковника Г. Г. **Кривошеина** и военного инженера подполковника В. П. **Апышкова**, который был признан заслуживающим внимания. Авторам предложили доработать проект, а об остальных проектах решили не вспоминать. К 24 сентября 1907 г. проект был переработан и утвержден. Мост очень был нужен городу, так как лодочный и паромный перевозки не справлялись с потоком людей и грузов, а весной 1907 г. произошел случай, взволновавший городскую общественность — во время **перевоза** с левого берега Невы на Охту старый пароходик под названием «Архангельск» опрокинулся и затонул. Погибло несколько человек. Государь 13 мая того же года повелел: «Не затягивать постройку **моста!**».

Закладка моста произведена накануне дня двухсотлетия Полтавской битвы — 26 июня 1909 г. Поэтому мост назвали именем Императора Петра Великого. Но это название упразднили в годы советской власти. Не любили в то время вспоминать о существовании когда-то в стране императоров.

Строительство моста выполнялось заводом варшавской фирмы «К. Рудзский и К°», а разводной пролет с механизмом выполнил Петербургский Металлический завод. Строительством моста руководил Г. Г. **Кривошеин**, его **помощниками** по технической части были инженеры С. П. Бобровский, П. М. Шелоумов и Г. П. **Передерий**.

26 октября 1911 г. произведен торжественный пуск моста в эксплуатацию в присутствии министра внутренних дел А. А. Макарова, хотя строительные работы еще продолжались до 1913 г. Стоимость всех работ составила 4 млн. 400 тыс. рублей.

Петербург пополнился монументальным инженерным сооружением, украсившим весь прилегающий район. Его гранитные башни, завершенные прозрачными застекленными фонарями, видны с реки за несколько километров.

Мост имеет три пролета. Два боковых перекрыты сквозными металлическими клепаными пролетными строениями в виде арочных ферм с проезжей частью по нижнему поясу. Длина каждого из них 136 м. Разводное пролетное строение — двукрылое, клепаное металлическое, перекрывает средний пролет в 48 м. Крылья вращаются вокруг неподвижных горизонтальных осей и раскрываются вверх.

Все опоры моста, кроме левобережного устоя, имеют кессонные основания. Последний сооружен на свайном основании. Опоры облицованы гранитом, а у береговых опор устроены гранитные спуски к воде.

У концов разводного пролета расположены две облицованные гранитом башни управления подъемными механизмами, задуманные в виде маяков. Стены башен выше крайних ферм. Они увенчаны четырехгранными, кубической формы, фонарями. К одной из сторон четырехгранных башен пристроены полукруглые низкие полубашенки, завершенные остроконечными полукуполами — сочетание модерна и романского стиля.

На шести бронзовых досках, прикрепленных к стенам башен моста, запечатлены имена участников его возведения.

Въезды на мост «оформляют» тяжелые металлические порталы, ригели которых очерчены многоцентральной **кривой**, а стойки-**пилоны** с вертикальными прорезями завершены улиткообразными держателями с подвешенными к ним удлиненными плоскими многогранными фонарями.

**Существует** легенда, что среди миллиона металлических заклепок **Большеохтинского** моста есть одна золотая, покрашенная в один цвет со всеми.

Мост исправно служил в течение многих лет, и первые ремонтные работы были произведены здесь только в **1971** г.

В **1983** г. за правобережным устоем был сооружен железобетонный путепровод над проезжей частью набережной.

К началу **1990-х** гг. конструкциям моста потребовался капитальный ремонт — необходимо было полностью заменить разводные пролеты, полностью заменить весь подъемный механизм, заменить расшатавшиеся заклепки высокопрочными болтами, сменить изоляцию, дорожное покрытие и т. д. и т. п. **Времена** были не лучшие для мероприятий по обслуживанию широких масс трудящихся транспортными коммуникациями. Все увлеклись так называемой Перестройкой, когда город и большинство горожан нищали, а другие составляли себе баснословные состояния. Тем не менее, деваться было некуда, к реконструкции моста приступили. Работы из-за отсутствия финансирования велись **медленно**, но велись. Их продолжительность составила несколько лет. Спасибо питерским мостовикам, преодолевшим жесткий финансовый режим (стоимость работ составила **56,52** млн. рублей в базовых ценах **1984** г.). Они смонтировали более трех тысяч тонн металлоконструкций, уложили более **48** тыс. кв. м асфальта и около **10** тыс. куб. м бетона, установили более **25** тыс. высокопрочных болтов (при этом каждый болт был дважды обмазан специальным **герметиком**) и облицевали гранитом около **4** тыс. **кв.** м поверхности. Результатом этого самоотверженного труда мостовиков стало открытие моста для движения в **1997** г.

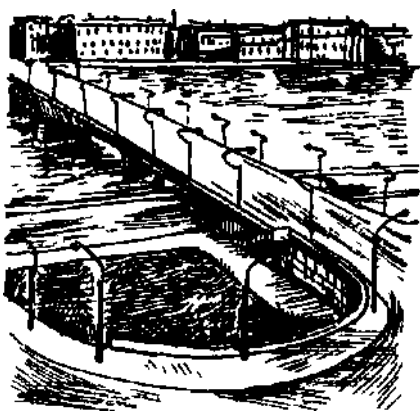
После этого приступили к строительству новой скоростной транспортной магистрали — Смольной набережной (название пока неофициальное) от Большеохтинского моста до набережной Робеспьера. Ко Дню строителя **2000** г. была введена первая очередь этой магистрали до улицы Смольного, длиной около километра. За три года строители соорудили гранитную стену набережной, уложили асфальт на проезжей части, обустроили тротуары, замостив их плиткой, оборудовали системы освещения и регулировки дорожного движения. В октябре этого же года была закончена установка новой чугунной ограды возле Смольного со стороны Невы, выполненная по проекту архитекторов Владимира Попова

и Юрия Шиндина. Общая длина новой ограды **составляет почти 400 м**. Семиметровые секции основных звеньев ее **соединяются** небольшими вставками, украшенными геральдическими **щитами**. Здесь можно увидеть царя морей Нептуна (Петербург — морская столица России) с трезубцем и львиные маски, **олицетворяющие** власть и силу (напоминание о том, что в Смольном находится сильная питерская власть). На кованых воротах в створе парадного спуска к Неве — бронзовый герб Петербурга. Составляющие самой решетки напоминают копыта стражников, а колонны украшены лентами и лавровыми венками.

Вечером 28 ноября 2000 г. состоялась торжественная церемония включения подсветки на **Большеохтинском** мосту. По Смольной набережной к мосту подъехал конный экипаж, в котором находился «главный строитель моста инженер-полковник Г. Г. **Кривошеин**». Встречал экипаж из прошлого нынешний губернатор В. А. Яковлев, в сопровождении городского начала века. Губернатора за заслуги в поддержке отечественного мостостроения посвятили в члены «Мостового братства». В 18 часов по команде новопосвященного «мостового брата» был включен рубильник, и 1300 ламп, фонарей и прожекторов осветили мост. Вспыхнули огни фейерверка, раздались аплодисменты и автомобильные гудки. Так был открыт «Светлый путь на **Охту**».

## МОСТ АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

Соединяет трапециевидную площадь правого берега Невы на оси Заневского проспекта с площадью Александра Невского. Назван в память о небесном покровителе Петербурга Святом Благоверном князе Александре Невском. Открыт к 48-й годовщине октябрьского переворота 1917 г., который называют также Великой Октябрьской социалистической революцией. Это самый длинный мост в городе, его длина 629 м (вместе с пу-



Мост Александра Невского



тепроводами и пандусами мостовой переход составляет 905,7 м); ширина моста 35 м (по три полосы движения в каждом направлении, не считая трамвайных путей, плюс тротуары). С его постройкой район крупного **жилищного** строительства на Малой Охте и на правом берегу Невы получил прямую, наиболее короткую транспортную связь с центром города.

Место, где ныне размещаются предмостные сооружения левого берега, с начала XX века пользовалось у горожан дурной славой. Здесь стояли огромные кирпичные амбары-зернохранилища, между которыми пролегали трамвайные пути. Место это почти не освещалось, и многие горожане, проходившие здесь в одиночку в сумерках, подвергались нападению грабителей, обитавших на заброшенном кладбище. Однако, еще большую опасность и пешему, и конному представляли серые крысы, жившие в амбарах. Ежедневно вечером огромные массы этих грызунов-паразитов выходили из амбаров и направлялись по пологому склону к Неве на водопой. Напившись невской водицы, серая крысиная масса возвращалась обратно в амбары. Впечатление было такое, как будто шевелится сама земля. Во время крысиного водопоя движение на этом участке прекращалось. Не только пешие и конные, но даже трамваи и автомобили не рисковали появляться здесь в это время. Городская молва долгое время передавала леденящую кровь историю о том, как в 1920-е гг. некий незадачливый извозчик пытался проскочить крысиную массу, и как утром на этом месте были обнаружены два обглоданных скелета — человеческий и лошадиный.

Однако, время шло, город развивался, и возникла необходимость устроить здесь переправу, которая должна была соединить два района города — центр и Малую Охту. При реконструкции предмостной территории амбары снесли, и остались только пять зернохранилищ на левом берегу Обводного канала, которые считаются памятниками промышленной архитектуры.

На конкурсе 1959 г. из девяти представленных был принят проект инженеров А. С. Евдонина, К. П. **Клочкова** и Г. М. Степанова. Авторами архитектурной части проекта являлись архитекторы А. В. Жук, С. Г. Мойфис и Ю. И. Сеница.

Схема моста была принята семипролетной симметричной относительно центрально расположенного разводного пролета. Мост запроектировали железобетонным с предварительно напряжен-

ной арматурой. Разводной пятидесятиметровый пролет в **середине** реки — двукрылый с неподвижной осью вращения. Пролеты моста в обе стороны от разводного перекрываются **трехпролетными**, неразрезными, предварительно напряженными **железобетонными** балками переменной высоты,

В конструкции моста использованы ванты — тросы высококачественной стали диаметром 70 мм. Отдельные части моста сопряжены и стянуты усилием пропущенных внутри них и натянутых тросов. Сила натяжения тросов контролируется специальными приборами с учетом температуры воздуха. В морозы натяг ослабляют, в жаркие дни его усиливают специальными лебедками. Для пропуска вант внутри главных железобетонных балок моста предусмотрены специальные сквозные проемы; в них же пропущены кабели связи, освещения, сигнализации и т. д.

При изготовлении отдельных частей пролетных строений арки членились не по осям быков, а по центру. Таким **образом**, для сборки были изготовлены элементы, представлявшие собой две полуарки с опорной площадкой в нижнем поясе. Такие **V-образные** элементы были изготовлены на берегу в монолитном исполнении и на понтонах перевезены и установлены на места. Перевозкой и установкой балок руководил инженер **Ю. Р. Кожуховский**. После установки всех частей в полости конструкции были заведены ванты и произведен их тарированный натяг.

Главные несущие балки пустотелы. Через специальные люки эксплуатационники спускаются внутрь их для проверки состояния балок и стальных арматурных тросов. Гидропривод разводной части обеспечивает подъем 25-метровых крыльев за две минуты. Основания речных опор — железобетонные трубчатые оболочки диаметром 2 м. У моста сооружены набережные, облицованные гранитом, лестничные спуски.

**Ограждения**, фонари и опоры контактных сетей решены в строгом стиле. Фонарные столбы, выполняющие одновременно роль опор трамвайных и троллейбусных контактных сетей, выполнены из трубчатых элементов, часто расставлены и издали производят впечатление «леса стоек». Ограждения представляют собой бесконечный ряд раздвоенных (под углом) металлических стержней, завершением которых служат высокие поручни. В целом мост вызывает ощущение легкости, отличаясь строгостью **архитектурных** форм и вписываясь в сложившийся облик окружающей **панорамы**

Авторы проектов подходов к мосту и туннелей транспортных развязок инженеры Ю. П. Бойко, А. Д. Гутцайт, Г. С. Осокина и Е. К. Спрогис предусмотрели внутри пандусов транспортных развязок объемы, отведенные для гаражей-стоянок на 230 автомобилей.

Мост возводился в **1960—1965** гг. 1 ноября 1965 г. произведено испытание моста с **помощью** боевых танков. Танки двигались плотной шеренгой с одного пролета на другой, останавливаясь в местах, указанных испытателями, а приборы фиксировали прогибы, замеряя возникшие напряжения. 5 ноября 1965 г. мост был сдан в **эксплуатацию**. В период строительства мост назывался Старо-Невским.

С постройкой моста был существенно перепланирован район площади Александра Невского — образовалась предмостная площадь на пересечении бывшей Амбарной улицы с проспектом Обуховской Обороны в результате сноса складских помещений и некоторых старых жилых зданий. На площади построены гостиница «Москва» и здание АТС, расположенное немного дальше по набережной. Трапециевидная площадь на правом берегу Невы, ограниченная двумя проездами — Заневским и Малоохтинским проспектами, превратилась в предмостную площадь.

Однако, новый мост, представленный горожанам как последнее достижение современного мостового строительства, оказался не таким уж идеальным. Гидроизоляцию моста выполнили из стекловаты. Вскоре после окончания строительства она начала растворяться в битуме, а канаты, проходящие в теле бетона и обмазанные пушечным маслом, стали активно корродировать. В результате этого уже в **1966—1967** гг. 56 проржавевших канатов лопнуло, и по абсолютно новому мосту стал ходить только троллейбус. На этом **деградационные** процессы не остановились. В 1981 г. питерские мостовики обратились к городской администрации с предложением срочной реконструкции моста, во избежание катастрофы. Однако, городские чиновники не вняли гласу профессионалов. В результате на следующий год 17-тонный противовес моста рухнул в воду, и горожане стали переправляться с площади Александра Невского на Заневский проспект на пароме.

Вопрос о реконструкции моста снова стал актуален в конце 1990-х гг. В дополнение к существовавшим издержкам проекта

прибавилась еще одна проблема — автомобильный бум, охвативший Петербург. Специалисты посчитали, что по мосту в час проносится около 8000 автомобилей. При этом увеличилась доля большегрузного транспорта, ибо мост является частью таких федеральных автомагистралей, как «Кола» (на Мурманск) и «Скандинавия» (на Финляндию). В результате этого возросли вибрационные воздействия на конструкции моста, увеличившие колебания разводного пролета. Мосту срочно требовался хороший ремонт. В числе прочего необходимо было заменить 12 км стальных канатов и полностью гидроизоляцию. Средства на эти цели, видимо, нашлись, так как с 10 декабря 2000 по апрель 2001 г. мост закрыли на реконструкцию. Работы велись по проекту инженера А. А. Журдина, руководил работами инженер В. Г. Павлов.

### ФИНЛЯНДСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ

Расположен на Финляндской соединительной железнодорожной ветке. Служит для пропуска только железнодорожного транспорта. Общая длина с подходами около 1130 м.

Мост построен в 1910—1913 гг. по проекту инженеров Н. А. Беллюбского, Г. Г. Кривошеина, И. Г. Александрова и архитектора В. П. Апышкова.

Мост **двупутный**. Русло перекрыто четырьмя металлическими арочными строениями с разводным пролетом посередине. Архитектурного декора мост не имеет.

На левом берегу по проекту датской фирмы «Христиани» построена подъездная железобетонная рамная эстакада длиной 610 м. Строительство эстакады велось под руководством инженера Г. П. Передерия. Железная



**Финляндский железнодорожный мост**

дорога в этом месте проходила в зоне плотной фабрично-заводской застройки, где стоимость земельных участков была высока, и применение вместо насыпи железобетонной эстакады оказалось экономически выгодным. Это было одно из крупнейших железно-

бетонных сооружений, выполненных в начале века в России. На правом берегу построен металлический путепровод.

В 1983—1987 гг. параллельно существующему мосту с низовой стороны по проекту инженера О. Ю. Русина построен мост-дублер. Он точная копия стального клепаного собрата, построенного в начале века, но собран на сварке и болтах из сверхпрочной стали. При его постройке пролетные строения массой 540 тонн собирались на берегу, доставлялись к опорам на понтонах и там устанавливались. Работами по возведению моста руководили инженеры В. Я. Дидов, Б. И. Цветков, А. А. Арьев. Известны имена рабочих, отличившихся при постройке этого моста — В. Я. Дворцова, Н. И. Тихомиров, Ю. Б. Мелентьев, Н. И. Никифоров, А. В. Фролов, В. В. Иванов, а также капитанов буксиров, выполнявших перевозки пролетных строений — И. И. Алишаускас, Б. Н. Ерошкин, Ю. Л. Филиппов, Н. В. Борисов и А. С. Киричев. Координировал работу буксиров капитан-наставник Б. Е. Пирогов.

Новый мост позволил увеличить поток грузовых перевозок. После его строительства был произведен ремонт старого моста.

## ВОЛОДАРСКИЙ МОСТ

Соединяет Ивановскую и Народную улицы. Длина моста без подъездов 332,3 м, ширина — 24,3—27,4 м. Назван в память о комиссаре Моисее Марковиче Гольдштейне, называвшем себя В. Володарским и убитом в 1918 г. в районе будущего моста представителем питерского пролетариата Н. Сергеевым.



Володарский мост

Проект планировки Ленинграда 1930-х гг. предусматривал значительное развитие юго-восточной его части. В том месте, где Ивановская улица подходит к Неве, для связи ее берегов было намечено строительство моста. Место сооружения его обуславливалось также намечавшейся организацией кольцевой магистрали, часть которой должна была многоки-

лометровой дугой охватить южные районы города и выйти к Финскому заливу.

Авторами проекта моста стали инженеры Г. П. **Передерий**, В. И. **Крыжановский** и архитекторы А. С. Никольский, К. М. Дмитриев.

Володарский мост был построен в 1932—1936 гг. Он представлял собой трехпролетное железобетонное арочное сооружение с проезжей частью понизу, со средним металлическим двукрылым раскрывающимся разводным пролетом. Для **разобщения** движения по мосту с движением по набережным на обоих берегах реки сооружены путепроводы, архитектурно увязанные с мостом — первая в городе транспортная развязка в двух уровнях. Этот опыт перекрытия набережных был использован в градостроительстве Москвы.

Для перекрытия боковых 101-метровых пролетов **Передерий** применил гибкие железобетонные арки с жесткой затяжкой. Впервые в практике конструирования железобетонных арочных ферм применена трубчатая арматура — металлические трубы, предварительно заполненные бетоном.

Разводной пролет состоял из двух стальных крыльев, раскрывающихся поворотом вверх вокруг неподвижных горизонтальных осей. Для уравнивания крыльев при их подъеме использовались жестко прикрепленные к последним противовесы, опускающиеся в специальные колодцы в теле речных быков,

Обе речные железобетонные опоры с гранитной облицовкой возведены на кессонных **основаниях**. Береговые устои — на свайных.

**Передерий** в своем труде «Курс мостов» отмечал, что в данном сооружении разводной пролет впервые перекрыт фермами, сопряжение элементов которых произведено электросваркой. Электросварка в то время была техническим новшеством. Сопряжение металлических частей электросваркой — технически более совершенный и более экономичный способ, чем болтовые или заклепочные соединения.

Впервые в практике мостостроения была осуществлена практика перевозки на понтонах железобетонных арок массой до 4000 тонн. Работами по транспортировке готовых ферм от места их изготовления к опорам моста руководил крупный судостроитель и математик академик А. Н. Крылов. Под его же руководством были рассчитаны и изготовлены гигантские понтоны.

Архитектурные формы моста соответствовали стилю, воплощающему идею конструктивизма.

Торжественное открытие моста состоялось в канун 19-й годовщины октябрьского переворота **1917** г. — 6 ноября 1936 г.

В **1970—1971** гг. была проведена реконструкция отдельных частей моста, устаревших за время эксплуатации.

Ночью **10** сентября 1985 г. во время проводки под мостом плывучего дока было повреждено одно из разводных крыльев. Утром мост не был сведен. На место происшествия прибыли аварийные бригады, приступившие к ликвидации аварии под руководством штаба, созданного из эксплуатационников и проектировщиков. Штаб возглавил инженер Ю. А. Арьев. Неисправность была устранена, но после этого на мосту продолжали возникать **аварийные** ситуации. Как показали исследования, трубчатая арматура арок испытывала такое огромное перенапряжение, что когда в бетоне сверлили **отверстия-«пробники»**, получался эффект выстрела — вокруг дырки мгновенно с треском образовывалась густая сеть трещин и разломов. Приборы показывали прогиб пролетных строений до 30 см, который постепенно увеличивался. Капитальным ремонтом такую ситуацию исправить было невозможно. В столице пытались усилить железобетонные конструкции метро-моста через Москву-реку, но ничего хорошего из этого не вышло.

Мостовики пришли к выводу, что мост требует серьезной реконструкции — с развитием городской инфраструктуры, с ростом напряженности транспортных потоков переправа перестала удовлетворять требованиям эксплуатации. У речников к этому месту, которое из-за течения называют «навальным», также было много претензий. В результате остро встал вопрос о реконструкции моста.

Проект реконструкции разработали инженер Н. Г. Тихомиров и архитектор Ю. И. Сеница. Работы по нему производились в **1987—1993** гг. Сохранить прежний облик моста оказалось невозможным, хотя прорабатывался и такой вариант проекта. Существовавшие опоры сохранили, сделав их шире и надежнее, но на них опираются не железобетонные арочные с затяжкой конструкции, а более надежные металлические строения — балочные неразрезные, по типу, ставшему традиционным для большинства новых невских мостов. В результате реконструкции в два раза

увеличилась пропускная способность моста. Кроме того, большинство крупногабаритных судов могут проходить под его строениями, без раскрытия разводного пролета.

В 1990 г. под руководством инженера В. Дагдалениди установили 800-тонные 125-метровые пролеты на правобережный и левобережный устои, которые затем соединили 57-метровым разводным пролетом. Сборка пролета производилась бригадой монтажников, которой руководил Н. Быков. На период реконструкции был сооружен временный **автобусно-пешеходный** мост.

В **архитектурном** отношении мост претерпел изменения. Исчез арочный силуэт, никак не гармонизировавший с классическими очертаниями старых петербургских мостов. Его новый силуэт улучшил ансамбль городской застройки. В печати в связи с этим появились предложения изменить название моста. Например, предлагалось назвать его «Российским мостом», так как по нему ведет путь не столько в Мурманск, сколько «в самую-самую Русь». Это Устюжна, Вологда, Ярославль, Кострома и другие старинные русские города северной части центральной России — Ростов, Чухлома, Галич, Тотьма. Тем более, что существовавшие в Ленинграде названия — Володарский район и проспект Володарского были упразднены **еще** в 1944 г. Да и другие названия, данные в честь «трибуна революции», упразднены. Если учесть, что Володарский это не фамилия, а подпольная кличка, и пользы городу он не принес никакой, то, видимо, есть смысл подумать о присвоении мосту более достойного имени. Вряд ли против этого будут возражать даже ленинградские коммунисты. Гольдштейн-Володарский был не **большевиком**, а членом так называемого Бунда, затем меньшевиком. С 1913 по 1917 г. находился в эмиграции и примкнул к большевикам незадолго до октябрьского переворота 1917 г. С его убийства начался в России «красный террор», продолжавшийся многие десятилетия и унесший миллионы жизней наших соотечественников. А для поклонников **Гольдштейна-Володарского** вполне достаточно памятника, установленного в 1925 г. вблизи места его убийства, расположенного неподалеку от моста.



# МОСТЫ МАЛОЙ НЕВЫ

## ТУЧКОВ МОСТ

Соединяет 1-ю линию Васильевского острова с Большим проспектом Петроградской стороны. Длина моста 226,2 м, ширина — 36 м.

Впервые здесь, на трассе, соединяющей Васильевский остров и Петербургскую сторону, мост через Малую Неву был сооружен в 1758 г. и назван Никольским. Он был деревянным и состоял из плашкоутной части в глубокой части русла и свайной на мелко-



**Тучков мост**

воде через проток, отделявший от Петербургской стороны остров Тучков Буян, и через сам остров. Это был самый длинный (890 м) из всех петербургских мостов XVIII века. Располагался он возле островов Пеньков Буян и Ватного (ближе к устью). Здесь находились склады древесины купца Авраама Тучкова (в 1967 г. на этом участке возведен Дворец спорта «Юбилейный»).

Строительство моста велось на средства Компании, в которую входили четыре купца, получивших за это от правительства привилегию «в вечное и потомственное содержание» нескольких мостов в Петербурге. Возглавлял Компанию богатый лесопро-

**мышленник** Авраам Тучков, в честь которого мост и получил **свое название**<sup>26</sup>. С названием моста связаны также Тучков переулочек, проходящий от Двинского переулка до набережной Макарова, а также бывшая Тучкова набережная, которая с декабря 1952 г. называется набережной Макарова. Мост при советской власти тоже хотели переименовать, но кто-то из историков ввел в заблуждение партийных чиновников, сказав, что мост назван в честь одного из героев Отечественной войны 1812 г., и название моста оставили в покое.

Мост многократно перестраивался. Так в 1833—1835 гг. он был заменен деревянным многопролетным мостом подкосной системы на свайных опорах, с двукрылым разводным пролетом. В 1850 г. у моста на правом берегу начались работы по устройству насыпи с целью устройства здесь парка, но началась война, и проект остался неосуществленным.

К концу века мосту потребовался капитальный ремонт. Газета «Петербургский листок» от 26 сентября 1899 г. писала: «Состояние мостов через реки и каналы все еще тревожит управу, и она продолжает входить с различными представлениями о переустройстве и капитальном ремонте то того, то другого из заподозренных в неблагополучии мостов. Очередь дошла и до Тучкова моста... не только он сам требует больших переделок, но необходимо расширить и укрепить ту дамбу, в которую он упирается. Всего же на перестройку моста управа просит Думу ассигновать 112 500 рублей и на уширение дамбы — 25 500 рублей».

Мост использовали не только для переправы. Вот что писала газета «Новое время» от 26 октября 1908 г.: «Полицейским обходом была обнаружена под Тучковым мостом приютившаяся там компания из шести человек детей в возрасте от 8 до 12 лет. Дети расположились под мостом на ночлег, натаскивая себе для постели старых рогож и сухих листьев. При опросе несчастных оказалось, что за исключением только одного, дети местожительства своих родителей не знают и занимаются нищенством. Один мальчик передан полицией своим родителям, которые вместе с тем привлекаются к ответственности. Остальные дети переданы в Комитет по призрению нищих...».

<sup>26</sup> Существует версия, что мост был назван в честь инженера А. В. Тучкова, **строившего** мост.

И 1948 г. деревянные пролетные строения заменили металлическими двутавровыми балками. К 1960 г. мост имел 20 пролетов, из которых один был разводным и два судоходными. Длина его составляла 257 м, ширина — 19 м. Левобережный устой был каменный, а остальные опоры — деревянные, брусчатого типа, на свайном основании. Опоры разводного пролета были металлическими.

Новый мост соорудили в 1962—1965 гг. по проекту инженеров В. В. Демченко, Б. Б. Левина и архитекторов П. А. Арешева, Л. А. Носкова. Он представляет собой трехпролетную железобетонную конструкцию с 50-метровым разводным пролетом по середине реки. Разводной пролет предусмотрен двукрылым, раскрывающейся системы, с неподвижной осью вращения и жестко прикрепленными противовесами. В разведенном положении хвостовые части крыльев размещаются в пределах габаритов опор, где для них устроены специальные колодцы. Боковые пролеты перекрываются постоянными пролетными строениями из предварительно напряженного железобетона. Опоры покоятся на высоких свайных ростверках. Ростверки и тело опор железобетонные, их лицевые поверхности облицованы гранитными плитами толщиной 15—25 см.

Ось нового моста смещена ниже по течению на три метра по отношению к оси ранее существовавшего моста. Тучкова дамба расширена в сторону реки **Ждановки**, при этом русло ее было сужено с 54,5 до 48,8 м. Вынос стен набережной Макарова в Неву на 42 м по отношению к передней грани устоя нового моста позволил создать небольшую предмостную площадь. Все это дало возможность значительно увеличить пропускную способность моста.

Из архитектурного оформления обращают на себя внимание перила из металла квадратного сечения, переплетенные таким образом, что создают на всем протяжении моста необычную объемную картину. Небольшой круглый мостовой павильон расположен на правом берегу реки с верховой его стороны. От него отходят лестницы, ведущие к воде.

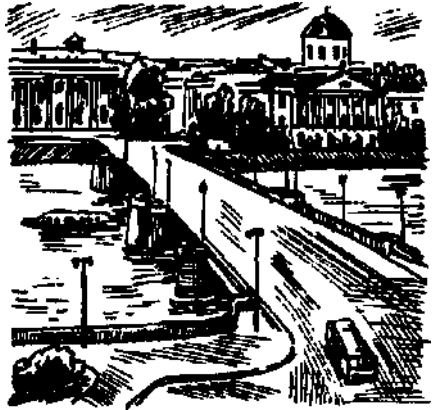
На период строительства постоянного моста был сооружен временный обходной деревянный мост.

## БИРЖЕВОЙ МОСТ

Соединяет Васильевский остров с Петроградской стороной в пределах Биржевой площади и Мытнинской набережной у истока Малой Невы. Длина моста 250 м, ширина — 27 м. Свое название мост получил от здания бывшей Биржи, расположенного на Стрелке (ныне в здании Биржи размещается Центральный Военно-морской музей).

Малая Нева — вторая по величине водная артерия Невской дельты, что обусловило в свое время создание на Стрелке Васильевского острова Морского торгового порта.

Для соединения Васильевского острова с Петроградской стороной в 1894 г.<sup>27</sup> был сооружен по проекту инженера Н. М. Мазурова Биржевой деревянный **25-пролетный** (!) мостовой переход сложной подкосной системы, длиной 328 м и шириной 21,4 м, с разводным **14-метровым** пролетом в центре. Трасса моста пролегла по оси узкого Зоологического переулка.



Биржевой мост

В 1914 г. поднимался вопрос о сооружении нового постоянного металлического Биржевого моста, который предполагалось расположить на 70 м ниже по течению существующего деревянного. Однако, первая мировая война помешала осуществить этот проект. После капитального ремонта и переустройства моста в 1917 г. его передали в ведение Городской управы. В 1918 г. переименовали в мост Строителей. Впоследствии деревянный мост ремонтировался в 1930 и 1947 г. В результате перестройки в 1947 г. ширина моста уменьшилась до 18,1 м.

Мост неоднократно ремонтировали, т. к. деревянные части быстро подгнивали. Ввиду быстро растущей интенсивности прохождения по мосту транспорта и нарастания нагрузок возникла сроч-

<sup>27</sup> После перевода Торгового порта на Гутуевский остров, так как до 1885 г Стрелка играла роль Торгового порта, и мост здесь строить было нельзя, ибо он мешал бы проходу **судов**.

ная необходимость заменить деревянные сооружения постоянными, металлическими. Вдобавок ко всему весной 1957 г. мост был сильно поврежден ледоходом.

В 1960 г. на смену ему был сооружен **пятипролетный** сварной металлический арочный мост Строителей. Разводной пролет его двукрылый, раскрывающийся, с откатывающейся осью вращения и шарнирно прикрепленным противовесом. Основанием всех опор являются высокие свайные ростверки. В речных опорах свайными фундаментами являются железобетонные трубчатые сваи диаметром 56 см. После погружения сваи заполнялись армированным бетоном.

Проект создавался с учетом ориентации моста по **новой**, обусловленной планировочным решением данного **района**, трассе. Она заняла положение, почти параллельное оси бывшего деревянного моста, на расстоянии 70 м ниже по течению реки, как намечалось ранее, и, минуя узкий Зоологический переулок, вышла на проспект Добролюбова перед Ватным островом на Петроградской стороне.

Авторами проекта — инженерами В. В. Демченко и Б. Б. Левиным, архитекторами Л. А. Носковым и П. А. **Аршевым** были внесены некоторые изменения планировочного характера в восточную оконечность Васильевского острова и у въезда на мост на Петроградскую сторону. Изменился облик набережной Макарова — существовавшая со времен Торгового порта причальная стена без парапета была перестроена, благодаря чему она обрела внешний вид во многом подобный Университетской набережной. **Мытнинская** набережная (на правом берегу), представлявшая собой облицованный булыжным камнем береговой откос Невы, была заменена каменной береговой стеной вертикального типа с гранитной облицовкой, завершенной глухим парапетом из массивных гранитных блоков розового цвета. Путем засыпки мелководной части реки на пересечении **Мытнинской** набережной с проспектом Добролюбова была создана предмостная площадь, украшенная газонами и зелеными насаждениями.

Была создана симметричная композиция из двух мостов — Строителей и Дворцового. Длина моста Строителей 239 м, Дворцового — 250 м. Ширина речных опор разводного пролета у моста Строителей 9 м, у Дворцового — 10,7 м. Оба моста имели

одинаковое количество пролетов — 5, а речные быки — почти одинаковую ширину — 3,5 м и 3,2 м соответственно.

Архитектура моста выдержана в простых, но монументальных формах. **Надмостные** сооружения — колонны контактной сети и подвески фонарей — просты по форме и грубы по исполнению. Перила состоят из традиционных дроти́ков, а между сдвоенными тумбами включены трезубцы Нептуна — все это крупное, массивное и также грубо исполненное.

С 1989 г. мост снова стал называться Биржевым.



# МОСТЫ БОЛЬШОЙ НЕВКИ

## 3-й ЕЛАГИН МОСТ

Мост соединяет Елагин остров со Старой Деревней. Длина моста 95,5 м, ширина — **11,44** м.

На плане Шуберта 1828 г. здесь обозначен плашкоутный мост. В соответствии с архивными данными 1851 г. здесь уже существовал деревянный, **балочно-подкосный** мост, имевший девять пролетов, из которых средний был разводным с двумя раскрывающимися крыльями.

В 1861 г. мост капитально **перестроили**, сохранив число пролетов, но количество свай в опорах увеличили. В дальнейшем мост капитально ремонтировали в **1874**, 1899 и 1925 гг. Последний деревянный мост до его реконструкции был **семипролетным**.

В 1951 г. ввиду аварийного состояния мост заменили постоянным, разводным **восьмипролетным** мостом легкого типа по проекту инженера В. В. Демченко. **Устои нового** моста бетонные. Промежуточные опоры состоят из деревянного свайного основания с жестким металлическим ростверком и металлической рамной обстройкой. Полотно проезжей части постоянных пролетов — дерево-плита, покрытая асфальтобетоном. Однокрылое разводное пролетное строение с неподвижной осью вращения имеет две главные балки, расположенные под тротуарами и связанные между собой балочной клеткой. На хвостовой части пролетного строения закреплены противовесы, расчетный вес которых 83 тонны. Перильные ограждения на мосту — металлические сварные, с легким заполнением. Мост отличается легкостью и экономичностью.

Напротив моста на правом берегу находится одна из наиболее интересных построек Петербурга — здание Буддийской пагоды (Приморский проспект, **91**). Она была построена в **1909—1915** гг. по проекту архитектора Г. В. Барановского. Это был первый в Европе буддийский храм. Его строительство консультировали виднейшие русские ученые-востоковеды, академики В. Е. Радлов, С. Ф. Ольденбург, профессор Ф. И. Щербатской,

художник Н. К- Рерих. Здание облицовано красным гранитом и украшено золочеными узорами и надписями.

## УШАКОВСКИЙ МОСТ

Соединяет Стрелку (восточную оконечность Каменного острова) с Новой Деревней. Ширина Большой Невки у трассы Ушаковского моста 266 м. Длина моста 254,75 м; ширина — 27 м; масса металлических пролетных строений — **1133** тонны; масса противовесов — 720 тонн.

В 1786 г. впервые здесь был наведен Строгановский мост на 12 плашкоутах. В начале XIX века его перестроили, вместо 12 стало **11** барок-плашкоутов. Затем мост был заменен свайным **подкосной** системы с переносом его оси в створ Строгановской ул. (ныне Академика Крылова). Название Строгановский дано от находившейся на берегу Большой Невки, вблизи Черной речки, дачи графа А. С. Строганова.

К 1885 г. все конструкции пришли в ветхость. В то время он был **восемнадцатипролетным** на свайных опорах и таких же береговых устоях. Десятый пролет от левого берега был разводным с горизонтальной осью вращения, двукрылым, раскрывающимся. Разводка пролета производилась ручными лебедками.

В **1953—1955** гг. взамен ветхого деревянного моста был сооружен новый металлический. Авторы проекта инженеры В. В. Демченко, Б. Б. Левин и архитекторы П. А. Арешев, В. С. Васильковский.

В 1954 г. мост **переименован** в Ушаковский в память о великом русском флотоводце Ф. Ф. Ушакове. На наименование моста повлиял тот факт, что рядом с ним находится Военно-морская академия, здание которой построено в 1941 г.

Центральная русловая часть моста — пятипролетная металлическая балочной системы с разводным двукрылым консольным пролетом посередине. С обеих сторон ее запроектированы симметричные железобетонные арочные прибрежные вставки, представляющие собой **двухпролетные** аркады.

Трасса моста отклонена на незначительное расстояние от того места, где некогда стоял и неоднократно перестраивался деревянный многопролетный мост.



**Мост** имеет бетонные, облицованные гранитом речные опоры, возведенные на высоких свайных ростверках. В качестве свай применены стальные трубы диаметром 426 мм, длиной до 35 м, заполненные армированным бетоном. Плита проезжей части мостов — железобетонная.

В качестве архитектурного оформления у въездов на пятипролетные металлические части моста имеются металлические колонны с каннелюрами, увенчанные бронзовыми барельефами с изображениями ордена Ушакова (учрежден 3 марта 1944 г.) на фоне приспущенных знамен.

## **КАНТЕМИРОВСКИЙ МОСТ**

Соединяет проспект Медиков на Аптекарском острове с Выборгской набережной и Кантемировской улицей. Длина моста 315,6 м (с подходами — 664,1 м), ширина — 31,4 м. Назван в память об освобождении от немецких оккупантов в декабре 1942 г. Кантемировка — населенного пункта в Воронежской области.

В 1817—1821 гг. здесь был организован перевоз, который существовал долгое время. В 1978 г. началось строительство постоянного моста по проекту инженеров Б. Н. Брудно, Б. Б. Левина и архитектора А. В. Говорковского. Работы окончены в 1982 г.

Мост, помимо речных пролетов, имеет также два пролета над набережными и две эстакадные части, в которых оборудованы помещения для гаражей. Центральный разводной пролет однокрылый, раскрывающийся, с неподвижной осью вращения.

## **ГРЕНАДЕРСКИЙ МОСТ**

Соединяет Петроградскую набережную с Гренадерской улицей на Выборгской стороне. Длина моста 214 м, ширина — 27 м. Мост назван в память о лейб-гвардии Гренадерском полке, казармы которого размещались неподалеку на левом берегу Большой Невки.

В районе нынешнего Гренадерского моста через Большую Невку в 1758 г. был наведен пятый в Петербурге наплавной мост с выводным пролетом для пропуска мачтовых судов. К 1806 г. его перевели вверх по течению, на то место, где ныне находится Сампсониевский мост, а здесь устроили перевоз. В 1904—1905 гг. при-

мерно по той же трассе был сооружен деревянный балочный подкосный мост на сваях в двенадцать пролетов, названный Гренадерским. В средней его части был устроен деревянный двукрылый разводной пролет. Разводка производилась ручными лебедками. В 1951 г. мост был перестроен, причем число пролетов достигло 18, а разводные пролеты стали металлическими. В таком виде он просуществовал до 1971 г., когда по проекту инженера Б. Б. Левина и архитекторов Л. А. Носкова, П. А. Арешева на 90 м ниже по течению начал возводиться новый металлический **трехпролетный** мост, с разводным средним пролетом. Мост введен в эксплуатацию в 1975 г., но движение по нему было открыто в 1974 г. Боковые пролеты перекрыты предварительно напряженными и упруго заземленными балками. Разводной однокрылый пролет раскрывается с неподвижной осью вращения. Опоры моста железобетонные, облицованные в надводной части гранитными блоками. На правом берегу к мосту примыкает транспортный тоннель, к левому — Аптекарский мост через реку **Карповку**, возведенные одновременно со строительством Гренадерского моста.

## САМПСОНИЕВСКИЙ МОСТ

Соединяет Петроградскую и Выборгскую стороны в створе улицы Куйбышева и Финляндского проспекта. Длина моста 214,8 м, ширина — 27 м. Назван в честь Сампсониевского собора, находящегося на Выборгской стороне.



Деревянный мост **Свободы** (ныне Сампсониевский)

Первоначально, в 1784 г., здесь был устроен наплавной мост, который был назван Выборгским. В 1847 г. здесь же был сооружен деревянный **тринадцатипролетный** мост длиной 242 м и шириной 12,7 м сложной ригельно-подкосной системы, напоминающей арочный мост. Разводная часть его находилась во втором пролете с Выборгской стороны. Мост стал называться Сампсониевским.

Мост капитально ремонтировался в 1862 г. В 1871 г. он был полностью перестроен с использованием старых свай и с сохранением прежней конструкции. В таком виде Сампсониевский мост просуществовал до 1889 г. и был заменен новым деревянным **семнадцатипролетным** мостом такой же длины, простой подкосной системы, с разводным пролетом посередине моста. Перильные ограждения на его пролетном строении установили деревянные, но тумбы на опорах — чугунные, прямоугольного сечения с фонарями.

В связи с предполагавшейся в **1907—1909** гг. прокладкой трамвайных путей по трассе Сампсониевского моста его было необходимо капитально перестроить. В 1906 г. профессор Инженерной академии Г. Г. **Кривошеин** представил в Городскую управу два варианта металлического и железобетонного Сампсониевского моста. Специальная комиссия отклонила вариант железобетонного моста и признала целесообразным соорудить металлический с разводным пролетом посередине, но построить его не на месте существующего деревянного моста, а на 60 м ниже по течению для пропуска по нему трамвая. Новый мост был сооружен в 1908 г.

С 1923 г. мост стал называться мостом Свободы.

При капитальном ремонте в 1937 г. этот мост полностью перестроили, установив новое металлическое разводное пролетное строение, заменив деревянные прогоны металлическими балками.

Когда в 1955 г. мост был закрыт для движения из-за плохого технического состояния, то он был **семнадцатипролетным**, подкосной системы, длиной 235 м, шириной — 18,2 м.

В **1955—1958** гг. на основной трассе моста Свободы сооружен новый, постоянный, металлический мост с разводным пролетом посередине. Авторы проекта — инженеры В. В. Демченко, Б. Б. Левин и архитекторы Л. А. Носков, В. А. Грушке. Строился мост под руководством инженера П. В. Андреевского.

Мост представляет **пятипролетную** металлическую часть балочной системы с разводным пролетом по середине реки, с обеих сторон которой симметрично расположены железобетонные арочные прибрежные вставки, **упирающиеся** в береговые устои. Его речные опоры сооружены на высоких свайных ростверках, причем применены железобетонные трубчатые сваи, с последующим заполнением армированным бетоном. Всего погружено 248 таких свай. Береговые опоры моста со спусками к воде и железобетонные арочные пролетные строения облицованы розовым гранитом.

Перильными ограждениями на пролетном строении служат чугунные решетки художественного литья. Высокие канделябры в виде чугунных профилированных стоек увенчаны круглыми обоями со светильниками по кругу. Они несколько помпезны. Им противопоставляются скромные чугунные ограждения из часто расставленных прямых **стержней**, оригинально соединенных в верхней части пояса своеобразным «узлом».

С 4 октября **1991** г. мосту вернули его историческое название.

В июле 2000 г. мост был закрыт на **реконструкцию**, а в ноябре того же года мост торжественно открыли для движения <sup>28</sup>. За это время отремонтировали дорожное полотно с заменой гидроизоляции, заменили все светильники, восстановили перила. После этого приступили к ремонту механизмов разводки и устройству подсветки моста.

<sup>28</sup> С утра 10 ноября 2000 г. мост был празднично украшен — на столбах были развешены гирлянды разноцветных воздушных шариков, а традиционная красная ленточка была натянута сразу в трех местах. Церемония открытия производилась под звуки оркестра в присутствии **губернатора**, который сообщил присутствующим, что мост реконструирован в рамках программы обновления городских мостов, и что к 300-летию юбилею города будет построен новый мост в районе Уткиной Заводи.

# МОСТЫ СРЕДНЕЙ НЕВКИ

## 1-Й ЕЛАГИН МОСТ

Мост соединяет Елагин остров с Каменным островом. Длина моста **107,9** м, ширина — 11,53 м.

На плане Шуберта 1828 г. здесь показан плашкоутный мост.

Первый деревянный мост на этом месте построен в 1831 г. по проекту инженера А. И. Мальте. На проекте его перестройки, датированном **1880** годом, мост имеет девять пролетов. Разводной пролет отсутствует. Ширина моста была равна 14 м.

В 1908 г. мост вновь перестроили, забив новые сваи. В это время мост сделали разводным. **Следующий** капитальный ремонт моста, с сохранением старых свай, произвели в 1931 г.

В **1952** г. ввиду **сильного** износа и глубокого загнивания деревянных элементов 1-й Елагин мост заменен постоянным разводным металлическим мостом. Конструкция этого моста в принципе ничем не отличается от нового 3-го Елагина моста, сооруженного в 1951 г. Мост имеет девять пролетов, из них два судоходных и один разводной. Мостовые устои — бетонные, русловые опоры — древометаллические. Автор проекта инженер В. В. Блажевич.

## 2-Й ЕЛАГИН МОСТ

Мост соединяет Елагин и Крестовский острова в створе Белосельского проспекта. Длина моста 141,9 м, ширина — 14,5 м.

На плане Шуберта 1828 г. здесь показан плашкоутный мост. В 1852 г. построен **одиннадцатипролетный** деревянный балочный мост с центральным разводным двукрылым пролетным строением. В **1951** г. на его месте сооружен **восьмипролетный** металлический мост на древометаллических рамных опорах. Названия 1-го, 2-го и 3-го Елагиных мостов происходит от Елагина острова, расположенного в северной части дельты Невы. С 1777 г. владельцем острова стал обер-гофмейстер, главный директор Придворной музыки и театра, писатель, историограф и масон Иван Перфильевич Елагин. Новый владелец благоустроил остров, построив здесь каменный двухэтажный дом, оранжереи, павильо-

ны, каменную набережную с медными пушками, беседки (в одной из беседок находилась мраморная статуя Екатерины II). Был период, когда Императрица часто посещала остров, но затем охладела к Елагину из-за его масонства и ездить перестала. Остров стал называться Елагиным и сохранил свое название до наших дней, несмотря на то, что впоследствии им владели не менее известные лица (Бутурлин, Свечнина, Орлов), а с 1817 г. остров стал одной из резиденций императорской семьи. В начале XX века Елагин дворец стал местом летнего пребывания российских премьер-министров. С 1932 г. на Елагином острове открыт Центральный парк культуры и отдыха.



# МОСТЫ МАЛОЙ НЕВКИ

## БОЛЬШОЙ ПЕТРОВСКИЙ МОСТ

Соединяет через два рукава Малой Невки Петровский остров с Приморским парком Победы (Крестовский остров). Длина моста 297,1 м, ширина — 18,1 м.

В 1838 г. на этом месте построили деревянный разводной мост. Около моста выставлялся сторожевой пост. Здесь же, на берегу речки Чухонки, были построены два деревянных домика для солдат.

В 1845 г. по мосту стал регулярно курсировать омнибус, перевозивший пассажиров от Публичной библиотеки на Крестовский остров.

В 1902 г. около моста на левом берегу по проекту архитектора Б. А. Альмедигена был построен дом «Убежища для престарелых актеров», основанного в 1896 г. великой русской актрисой М. Г. Савиной. В настоящее время здесь размещается комплекс «Дом ветеранов сцены имени М. Г. **Савиной**», в который входят несколько корпусов. Здесь же, на территории комплекса, находится могила М. Г. Савиной и ее мужа А. Е. Молчанова.

В ночь на 17 декабря 1916 г. с моста было сброшено в реку тело известного авантюриста Гришки Распутина, убитого заговорщиками в Юсуповском дворце на Мойке.

В 1947 г. деревянные пролетные строения моста заменены металлическими балочными, перекрывающими 23 пролета. Один из пролетов в правом протоке — разводной, двукрылый. Два пролета в левом протоке судоходные.

## ЛАЗАРЕВСКИЙ МОСТ

Соединяет Пионерскую улицу на Петроградском острове с Крестовским островом. Длина моста **140,5 м**, ширина — **11,3 м**. Назван в честь великого русского флотоводца адмирала М. П. Лазарева в 1952 г. (до этого назывался Колтовским).

Мост трамвайный. Построен в **1947—1949** гг. Имеет **11** пролетов. Пролетные строения металлические, балочные. Среднее про-

летное строение разводное, однокрылое. Опоры — рамные, **древометаллические**.

## БОЛЬШОЙ КРЕСТОВСКИЙ МОСТ

Соединяет Большую Зеленина улицу Петроградской стороны с Петроградской улицей Крестовского острова. Длина моста 149,4 м, ширина — 25,5 м; масса металлических пролетных строений 815 тонн; масса противовесов 325 тонн. Название моста происходит от Крестовского острова, расположенного в северной части дельты Невы и являющегося зоной отдыха Петербурга.

Мост сооружен по проекту инженера П. В. Андреевского и архитектора Л. А. Носкова в 1950—1952 гг. на месте старого деревянного одиннадцатипролетного моста того же названия.

Мост имеет пять пролетов. Средний из них — разводной. Постоянные пролеты перекрыты металлическими, цельносварными, **двухпролетными** неразрезными балками. Стальное разводное пролетное строение —



Большой Крестовский мост

двукрылое, раскрывающейся консольной системы, каждое крыло имеет свою ось вращения и жестко закрепленные противовесы; раскрытие крыльев производится электрическими лебедками, но имеется и ручной привод для непредвиденных случаев. Угол раскрытия крыльев — 78 градусов. Мост не значится в графике разводки петербургских мостов. Его разводят всего несколько раз в год по особой заявке. Речные опоры — железобетонные на высоких свайных ростверках. В качестве свай применены стальные трубы, заполненные армированным бетоном. Береговые устои — железобетонные на деревянном свайном основании. Проезжая часть — железобетонная плита с асфальтобетонным покрытием.

Перила и фонарные столбы заимствованы из готики. Перила — секции между чугунными прямоугольными тумбами из **прямых**



стержней **четырёхсекторного** поперечного сечения, которые вверху приобретают форму ряда перекрещенных стрельчатых арок. Фонарные столбы — высокие круглые, кверху суживающиеся металлические стойки. Основаниями для них служат высокие профилированные пьедесталы восьмигранной формы. Светильники — многогранные фонари, подвешенные к фигурным кронштейнам столбов.

В 1993 г. был произведен ремонт моста.

## **КАМЕННООСТРОВСКИЙ МОСТ**

Расположен на бывшей окраине Петербурга. Соединяет Стрелку (восточную оконечность) Каменного острова с Аптекарским островом. Ширина Малой Невки у моста 169 м. Длина моста 180,74 м, ширина — 27 м; масса металлических пролетных строений **1133** тонны; масса противовесов 720 тонн. Название по Каменному острову, расположенному в северной части дельты Невы.

В 1760 г. на Малой Невке навели наплавной мост, соединивший Петербургскую сторону с Каменным островом. С 1802 г. мост стал называться **Каменноостровским**. В 1819 г. вместо него был сооружен деревянный арочный в семь пролетов мост по проекту инженера А. А. Бетанкура, и мост стал называться Бетанкуровским. В начале XX века мосту вернули историческое название.

В **1953—1955** гг. взамен ветхого деревянного моста сооружен новый **пятипролетный** металлический мост балочной системы с разводным пролетом посередине. Авторы проекта: инженеры В. В. Осадченко, В. В. Демченко и Б. Б. Левин, архитекторы П. А. Арешев и В. С. Васильковский. Его трасса отклонена на незначительное расстояние от того места, где некогда стоял и неоднократно перестраивался деревянный многопролетный мост через Малую Невку.

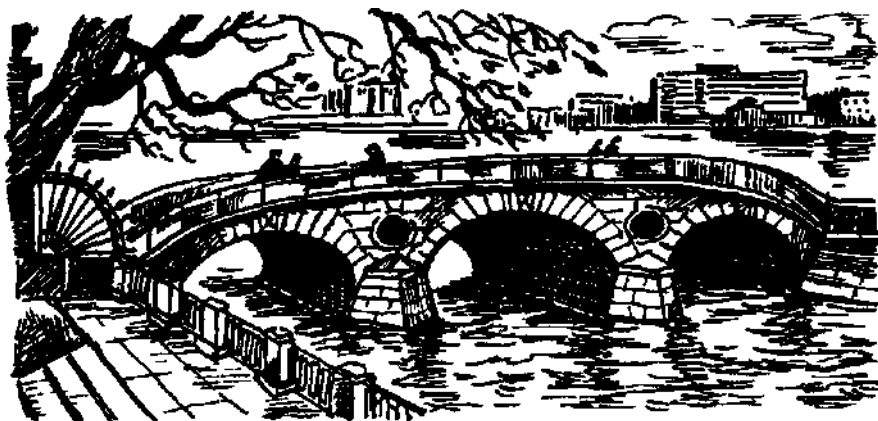
Русловые опоры бетонные, облицованные гранитом, возведены на высоких свайных роствертках. Металлические сваи трубчатого сечения заполнены бетоном. Впервые на мосту были применены железобетонные плиты с асфальтовым покрытием для крыльев разводного пролета вместо обычных деревянных настилов. На мосту установлены гранитные обелиски с бронзовыми звездами и венчиками.

## МОСТЫ РЕКИ ФОНТАНКИ

### ПРАЧЕЧНЫЙ МОСТ

Соединяет Дворцовую набережную и набережную Кутузова. Длина моста 40,9 м, ширина — 14,3 м. Один из первых каменных мостов. Получил название от находившегося поблизости на набережной Фонтанки (угол нынешней улицы Чайковского) дворцового Прачечного двора.

В 1763—1769 гг. левый берег Невы между Фонтанкой и Зимним дворцом «одевался» в гранит. Автором проекта набережных



Прачечный мост

был известный архитектор, автор знаменитой решетки Летнего сада Ю. М. Фельтен. Одновременно с постройкой гранитной стенки набережной у Летнего сада, в период с 1766 по 1769 г., под руководством архитектора И. Л. Росси и «квадраторного дела мастера» (впоследствии архитектора) Т. И. Насонова был построен каменный мост через Фонтанку, получивший название Прачечный.

Мост представляет собой трехпролетное каменное арочное сооружение, облицованное гранитом. Арки моста опираются на быки и устои, имеющие свайные основания. Тротуары **окрылков**

с четырех сторон имеют по десять ступеней для перехода на уровень тротуаров набережных.

Мост без всяких изменений простоял около 150 лет. В 1908 г. было произведено обследование его состояния и обнаружены значительные деформации, оседание среднего пролета, раскрытие швов в парапетах, образование трещин в левой речной опоре и разрушение ледорезов. При подводном обследовании опор выяснилось, что головки свай крайних рядов ростверка загнили, и края опор повисли в пространстве.

Инженер К. В. Ефимьев в 1910 г. предложил решение, заключавшееся в «...**подведении** фундаментов под быки и устои с урегулированием съездов с него». Однако решение специальной комиссии о полной реконструкции моста с улучшением габаритов и смягчением уклонов было опротестовано Академией художеств.

Пока шли дебаты о том, как без художественных потерь реконструировать мост, началась первая мировая война, затем революция и связанная с ней разруха.

Лишь в 1926 г. были усилены основания моста. По проекту инженера Б. Д. Васильева<sup>29</sup> мост был огражден со стороны Невы и со стороны Фонтанки земляными перемычками, вода выкачана, опоры арок срезаны, на их место подведена бетонная подушка. Работы велись небольшими участками — «столбами» для предотвращения сплошной осадки опор<sup>30</sup>. Полностью разрушенные быки-ледорезы разобрали и смонтировали из новых блоков гранита. Работы были произведены в рекордно короткие для того времени сроки — за 6 месяцев. Таким образом, Прачечный мост сохранился до настоящего времени без всяких изменений, за исключением смягчения уклонов его проезжей части.

<sup>29</sup> Васильев Б. Д. (1890—1963) — доктор технических наук, член-корреспондент Академии строительства и архитектуры СССР, профессор Высшего инженерно-технического училища, генерал-майор инженерных войск, Заслуженный деятель науки и техники РСФСР.

<sup>30</sup> Одновременно с ремонтом моста был произведен ремонт глубоко заложеного фундамента Летнего дворца Петра 1.

## ПАНТЕЛЕИМОНОВСКИЙ МОСТ

Пересекает Фонтанку у Летнего сада по продолжению улицы Пестеля. Длина моста 43 м, ширина — 23,4 м. Назван Пантелеймоновским по находящейся рядом церкви святого Пантелеймона, построенной в 1735—1739 гг. по проекту архитектора И. К. Коровова.

Вначале на этом месте был деревянный акведук, по которому подавали воду для питания фонтанов Летнего сада. В 1777 г. во время наводнения фонтаны были разрушены, акведук разобрали



Цепной Пантелеймоновский мост

и устроили здесь лодочный перевоз. Этот перевоз «увековечил» в своем «творчестве» известный поэт-графоман, племянник великого Суворова, граф Д. И. Хвостов:

В Петрополе жил двухвесельный бот.  
Бездальних он забот  
Перевозил народ  
От Пантелеймона через Фонтанку к саду.

Весной 1824 г. здесь стали сооружать висячий (цепной) однопролетный постоянный мост, автором которого был инженер — В. К. Треттер. Строительными работами руководил инженер В. А. Христианович. Авторский надзор осуществлял В. К. Треттер. Окончилось строительство 4 ноября 1824 г. Мост назвали Цепным.

Береговые устои выполнялись под руководством известного мастера-камнетеса Самсона Суханова из гранитных плит, полу-

**ченных** после разборки каналов, окружавших Михайловский замок.

Все чугунные и кованые железные части изготовлены на Чугунолитейном заводе Берда (ныне Адмиралтейском). Рабочими этого завода произведена сборка всех металлических частей в течение восемнадцати дней. Длина его была 43 м, ширина — 10,7 м.

Все металлические части предварительно испытывались на разрыв на специальной машине, сконструированной и изготовленной на заводе Берда.

Он стал первым цепным мостом через Фонтанку. Этот тип мостов появился в России раньше, чем в других европейских странах. Пять цепей, к которым было подвешено пролетное строение, изготовлены из уральского круглого железа. Чугунные опоры-пилоны крепились неподвижно к устоям, возведенным на свайном основании. Концы цепей закреплялись в каменной кладке устоев на уровне их основания.

Опоры были богато декорированы в духе обрамлений входов в древнеегипетские храмы. В таком же стиле выполнены были фриз и карниз, богато декорированные тонким золотым орнаментом. Наряду с чертами, присущими архитектуре древнего Египта, в оформлении моста **имелись** черты, характерные для русской классики: золоченые розетки, прикрывающие стыки звеньев цепей, маски львов, через пасти которых пропущены главные цепи, фонари на цепях, провисающие в порталах арки, перильные ограждения **«россиевского»** рисунка и т. д.

При всей внешней красоте у моста имелся недостаток — зыбкость и раскачивание под действием вертикальных и горизонтальных сил. Но многим это нравилось. Вот как описывала свое состояние на цепном мосту художница А. П. Остроумова-Лебедева: «Очень любила я идти по Цепному мосту. Он приятно и ритмично качался. Ритм его менялся. Когда шел народ, ехали извозчики, он как-то мягко плясал под ногами, меняя такт и внося перебои. Когда шел обоз ломовых, его ритм становился и реже, и глубже, и шире. Больше всего я любила, когда по нему шел отряд войск. Топанье многих ног придавало мосту какую-то особую жизнь. Ритм его был бодрый, определенный и веселый. Бывало, идешь по мосту и, не оборачиваясь, уже догадываешься по его качанию, что по нему едут ломовые или идет войско».

Петербуржцы полюбили новый мост. Искусствовед Г. К. Лукомский писал: «При воспоминании... он рисуется полным фантастического великолепия. **Струны, поддерживающие цепи**, золотые украшения на **пилонах**, весь его старинный силуэт так нужен был именно этому уголку старого Петербурга». Ему вторила А. П. Остроумова-Лебедева: «Заворачивая с Литейной на Пантелеймоновскую улицу, мы уже издали видели Цепной мост. Он казался совсем кружевным. Через его ажурные устои просвечивало небо, деревья Летнего сада. Во время дождя он темнел, рисуясь выше и стройнее. Иногда он покрывался инеем и стоял как сказочное волшебное видение. Высоко на перекладинах нежно блестели вызолоченные морды львов. И всегда над ним вились и кружились **птицы...**». Художница запечатлела на картине в 1903 г. этот, видимо, очень любимый ею мост.

С этим мостом связана история одного из зданий на набережной Фонтанки (дом 16), которое петербуржцы называли «здание у Цепного моста». Его занимал шеф жандармов, возглавлявший «III Отделение Собственной Его Величества канцелярии», ведавшей с 1826 г. политическим розыском. Методы розыска этой организации были по-русски неизменны. Поэтому среди петербуржцев в 1870-е гг. был весьма популярен стишок:

У царя (у) нашего  
Верных слуг довольно:  
Вот хоть у Тимашева <sup>31</sup>  
Высекут пребольно.  
Влепят в назидание  
Так ударов по сто,  
Будешь помнить здание  
У Цепного моста.

Мост исправно служил петербуржцам 83 года <sup>32</sup>. Мог бы служить еще долго, но в 1907 г. его разобрали из-за разрушения аналогичного Египетского моста. Официальной мотивировкой для его разборки послужило заявление городских властей о необходимости прокладки здесь трамвайных путей.

Мост был заменен новым современным постоянным металлическим сооружением арочной системы по проекту инженера

<sup>31</sup> А. Е. Тимашев в то время был министром внутренних дел.

<sup>32</sup> По мосту ежемесячно проходило 8000 человек и проезжало 900 экипажей

А. И. **Пшеницкого** и архитектора Л. А. Ильина. Руководил строительством инженер А. А. Рейнеко. Мост назвали **Пантелеймоновским**.

Трамвайные пути здесь так и не были проложены, а петербуржцы лишились одного из красивейших мостов в городе. **Лукомский** писал по этому поводу: «Но наиболее печальной страницей в истории вандализма старого Петербурга все-таки явится та, которая повествует о мостах. Исчезновение Цепного моста у Летнего сада — ничем вознаграждаемая утеря. Такого другого моста не будет никогда в Петрограде». Интересны в этом отношении воспоминания А. П. Остроумовой-Лебедевой. Она писала: «Скоро мне пришлось пережить большое огорчение. Цепной мост решили уничтожить. Александр Николаевич (Бенуа) и его друзья горячо отстаивали мост. Они стремились спасти от гибели одну из прелестнейших достопримечательностей нашего прекрасного города. Кому-то писали, к кому-то ездили, убеждали, но ничего не помогло. Бенуа предлагал такой проект: если Цепной мост не удовлетворял условиям движения города, то передвинуть его по **Фонтанке**, ближе к Неве, примерно к зданию правоправления. Он мог служить пешеходным мостом в Летний сад. Но, как мне помнится, «отцы» города, т.е. члены Городской думы, на это не пошли и мост разобрали. Мы очень горевали. Некоторые части его, между которыми находились и позолоченные маски львов, были переданы в музей Петербурга. Он незадолго до того был основан и находился в доме архитектора Сюзора на 1-й линии Васильевского острова».

Новый мост был открыт для движения в 1908 г. и отделан полностью в 1911 г. **Современный** металлический **Пантелеймоновский** мост один из самых красивых, однако с исчезновением Цепного моста этот уголок Петербурга потерял свое нечто неповторимое.

Первое время на мосту стояли деревянные перила: Академия художеств отказалась одобрить присланные ей на утверждение чертежи металлических перил, считая, что «мотивы решеток скорее характера балконного, чем мостового».

Проект архитектурного оформления был переработан в 1910 г. Автор архитектурного оформления Л. А. Ильин использовал мотивы классицизма: пальметты, львиные маски, изображения пик, щитов, мечей и т. д.

Декорирование моста выполнено заводом «Карл Винклер», который окончил работы по окраске и позолоте в июле 1914 г. Чугунные секции перил художественного литья представляют собой часто расставленные дротики с накладной арматурой из воинских атрибутов: перевитых лентами секир, пик, щитов. Стойки перил выполнены в виде ликторских связок. Торшеры — пучки высоких пик, перевитых посередине венками, украшенными накладными элементами воинской арматуры в виде овальных щитов с барельефами медуз на фоне перекрещенных мечей античной формы. Средняя, наиболее высокая пика, завершается двуглавым орлом с распростертыми крыльями и лавровым венком в когтях. Остекленные фонари, напоминающие усеченные восьмигранные пирамиды, подвешены к кронштейнам. Художественное воздействие декоративных элементов моста усиливается тем, что Ильин широко использовал бронзировку и покрытие сусальным золотом отдельных элементов декора — наконечников пик, голов медуз, обрамлений щитов, двуглавых орлов с венками из лавровых листьев, сферических поверхностей фонарей, решеток. Накладные украшения арок и другие позолоченные части на фоне черноокрашенных поверхностей придают мосту впечатление парадности и богатства. О размерах позолоты можно судить по следующим данным: при реставрации моста в 1957 г. было покрыто червонным золотом 82,81 кв. м деталей, включая украшения арок. Тогда же по проекту архитектора А. Л. Ротача были восстановлены утраченные торшеры моста. В 1984 г. мост отремонтировали и обновили позолоту деталей арок.

С 1923 по 1991 г. мост назывался мостом Пестеля, в память о декабристе П. И. Пестеле, казненном в 1826 г., который жил когда-то неподалеку от моста (набережная реки Фонтанки, дом 24). Однако в 1991 г. городскими властями было решено вернуть мосту историческое название.

## **МОСТ БЕЛИНСКОГО**

Пересекает реку Фонтанку у Цирка. Длина моста 56 м, ширина — 19,06 м. Назван в память о литературном критике и публицисте В. Г. Белинском, который жил когда-то неподалеку от моста (набережная реки Фонтанки, дома 17 и 40).

Впервые здесь был построен в 1733 г. деревянный свайный мост, оформленный под каменный арочный. Мост называли Симео-



**новским** по церкви святых Симеона и Анны, построенной в 1731—1734 г. по проекту архитектора М. Г. Земцова и расположенной рядом с мостом.

По проекту архитектора Пироне в 1785 г. Симеоновский мост перестроили в **трехпролетный**. Все опоры моста возвели из каменной кладки и облицевали гранитом. Боковые пролеты перекрыли каменными арками, а средний деревянный — подъемным пролетным строением. На быках моста возвышались гранитные, архитектурно оформленные башни, где размещались подъемные механизмы.

В 1859 г. средний разводной пролет моста заменили каменным сводом, а гранитные башни убрали.

В 1890 г. с целью расширения проезжей части тротуары моста вынесли на консоли, для чего по обе стороны установили на быках и устоях по четыре чугунных литых кронштейна, к которым крепится металлическая тротуарная (фасадная) балка. Кронштейны попарно удерживаются металлическими тягами, уложенными поперек моста под проезжую часть.

Перильные ограждения — металлические, кованые.

6 октября 1923 г. мосту присвоили имя Белинского.

В 1988 г. Государственная инспекция по охране памятников выдала мостостроителям проектно-реставрационное задание на возрождение мосту утраченного исторического облика. По этому заданию предусматривалось восстановление старинных башен, снесенных в 1859 г., за счет расширения речных опор, а также возрождение старинных перил и светильников. Но этот проект так и не был осуществлен.

В 1999 г. произведен ремонт моста с заменой консольных тротуаров, гидроизоляции и **трамвайных** путей.

## **АНИЧКОВМОСТ**

Один из самых знаменитых петербургских мостов. Мост расположен в створе Невского проспекта. Длина моста 54,6 м, ширина — 37,9 м. Назван по фамилии строителя — инженера-подполковника М. О. Аничкова<sup>33</sup>, батальон которого дислоцировался неподалеку от моста в так называемой Аничковой слободе.

<sup>33</sup> В апреле 1732 г. императрица Анна Иоанновна подписала указ о назначении подполковника М. О. Аничкова заведующим «Канторой строения» **Александро-Невского** монастыря.

В 1713 г. была проложена Большая перспективная дорога — нынешний Невский проспект. В соответствии с указом Петра Великого 1715 г.: «За Большою Невою на Фонтанной реке по перспективе сделать мост» начали строить деревянный балочный многопролетный мост на свайных опорах длиной 150 м, перекрывавший проток и заболоченную пойму. Окончены работы в мае 1716 г.

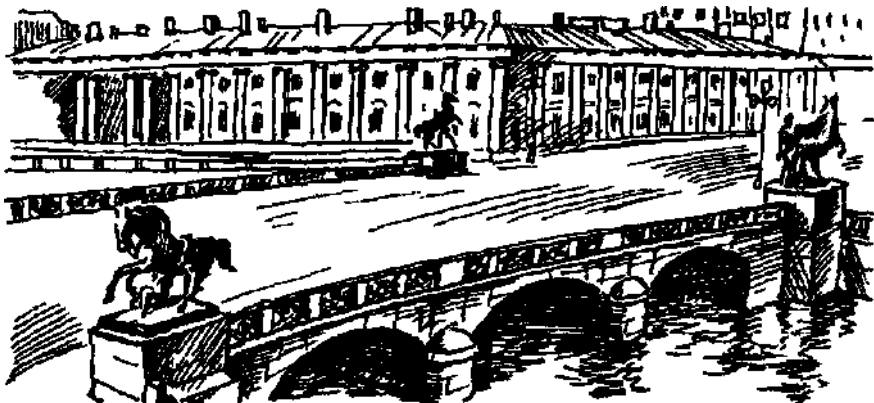
Здесь была окраина **города**. На мосту стояла застава, караульные проверяли паспорта **проезжающих**. В 1726 г. у моста был построен караульный дом по проекту архитектора М. Г. **Земцова**, до этого солдаты, охранявшие мост, укрывались от непогоды в шалаше.

Этот мост капитально ремонтировался в 1726 и 1742 гг., а в 1749 г. архитектор Семен Волков построил новый деревянный мост на свайных опорах под более тяжелую нагрузку для подготовки к пропуску слонов — «Индийского подарка», ожидавшихся к проходу по старой Московской дороге. Мост не имел разводного пролета, так как в данной части Фонтанка не была судоходной. Пролетное строение моста обшили досками и оформили под гранит. До 1780-х гг. мост был деревянный, почти в четыре раза длиннее нынешнего (более 200 м).

В 1780 г. начинается строительство гранитных стенок набережных Фонтанки по плану **Ф.В. Бауэра (Баура)**. В этот же период, а именно в **1783—1787** гг., сооружается постоянный Аничков мост (предположительно по проекту **Ж.-Р. Перроне**, авторство документально не доказано) — каменный, **трехпролетный** со средним деревянным подъемным пролетным строением, аналогичный Чернышеву мосту, сохранившемуся до наших дней.

В 1841 г. Аничков мост капитально перестроили и значительно расширили. Проект нового моста разработал инженер **И. Ф. Бутац**, при участии инженера **А. Редера**. Работы выполнял подрядчик **М. Пименов** под руководством инженера фон Дершау. Надзор за строительством осуществлял инженер **А. Д. Готман**. 22 мая 1841 г. уложили первый камень в строительство моста. 11 октября того же года одна из петербургских газет писала: «Любопытные толпами ходят смотреть на новый Аничков мост. Арки уже **воздвигнуты**». Три арочные пролетные строения выложили из кирпича. Опоры моста и арки фасадов облицевали гранитом чистой тески. В начале ноября были установлены перила, окончены гранитные пьедесталы для статуй, а вскоре на них установили

скульптурные группы. Современник писал: «Новый Аничков мост приводит в восхищение всех жителей Петербурга. Толпами собираются они любоваться удивительной пропорцией всех частей моста и лошадьми — смело скажем, единственными в мире. В Аничковом мосту есть что-то открытое, ловкое, привлекательное!



Аничков мост

Въехав на мост, кажется, что **отдохнул!**... Ни одно из петербургских сооружений не произвело такого **впечатления** на жителей столицы, как Аничков мост! Честь и слава **строителям!**». В январе 1842 г. по мосту открылось движение. Сооружение, по отчетам Министерства внутренних дел, обошлось в 195294 рубля серебром.

В качестве перильных ограждений на мосту установили между гранитными тумбами чугунные решетки высокохудожественного литья, в рисунке которых чередуются парные изображения морских коньков и русалок. Выразительны чугунные стойки перил, в просветах которых находятся **устремляющиеся** в пучину дельфины. Газета «Северная пчела» от 5 ноября 1841 г. сообщала, что решетка отлита по образцу рисунка берлинского архитектора Карла Шинкеля<sup>34</sup>. В Берлине на Дворцовом мосту (во времена ГДР он именовался мостом Маркса-Энгельса), построенном по проекту этого архитектора<sup>35</sup> в 1822—1824 гг., были установлены точно такие же перила.

<sup>34</sup> В. Я. Курбатов в книге «Петербург» приписывает рисунок перил Огюсту Монферрану.

<sup>35</sup> Карлом Шинкелем построена готическая капелла в Петергофе

Главной художественной особенностью моста стали установленные на гранитных пьедесталах устоев четыре конных скульптурных группы барона П. К- Клодта. Изображение укрощаемого коня стало одним из символов города.

Петр Карлович Клодт, сын генерала, прослужив год в **армии**, вышел в отставку и серьезно занялся скульптурой. Был принят вольнослушателем в Академию художеств. Барон оказался в «стесненных обстоятельствах», и для заработка ему приходилось лепить и продавать фигурки лошадей. Вскоре его лошадки стали пользоваться успехом. Скульптуры «укротителей коней» французского ваятеля Гийома Кусту, **украшающие** парк Марли под Парижем, не оставили равнодушными Петра Карловича Клодта. Он создал самобытные высокохудожественные образы, принесшие ему мировую славу.

В 1832 г. Клодту были заказаны группы «Укротители коней», которые предполагалось установить на новой пристани, сооруженной лет за десять до этого на Неве между Адмиралтейством и Зимним дворцом. Проект оформления этой пристани, разрабо-



Решетка Аничкова моста

**таный** в 1828 г. К. И. Росси, предусматривал украсить ее парными фигурами львов и скульптурными группами «Укротители коней». В 1833 г. Клодт представил в совет Академии художеств модели «Укротителей». За две первые скульптурные группы «Коня с водничим» Академия приняла его в том же году в число «назначенных».

Однако изготовление моделей задержалось, и на пристани вместо скульптур установили порфировые вазы. Позднее, в 1873 г., их перенесли на Петровскую пристань у Сенатской площади. Тем временем Клодт вылепил группу коней для «Колесницы Победы» на Нарвских триумфальных воротах. Это произведение при-



несло ему известность, а через несколько лет, когда началось проектирование Аничкова моста, Клодт предложил использовать для его оформления своих «Укротителей коней». В 1839 г. была отлита из бронзы первая группа — конь с идущим рядом юношей, а в 1841 — парная ей: юноша, решительно схвативший коня под **узды**.

Через год, в 1842 г., были отлиты из бронзы копии первых двух групп. Но на мост они не попали. С Литейного двора их увезли в Пруссию. Николай I подарил их прусскому королю Фридриху-Вильгельму IV. В официальном отчете по поводу впечатления от скульптурных групп Клодта, подаренных прусскому королю и установленных перед главными воротами Королевского дворца в Берлине (архитектор А. Шлютер), отмечалось, что скульптуры «произвели такой всеобщий восторг, какого подобного там никогда не было или редко что возбуждало».

Клодтовские «Укротители» были установлены в нескольких десятках метров от того моста, перила которого послужили прототипом для решетки Аничкова моста. Здесь они стояли более 100 лет. Во время уличных боев в 1945 г. статуи уцелели, так как были прикрыты защитными кирпичными футлярами. После **войны** их перевезли в Западный Берлин и установили в **Клейст-парке**.

В 1843—1844 гг. гипсовые группы на восточных устоях **заменены** бронзовыми. В 1846 г. они были подарены «королю обеих Сицилии», в знак признательности за оказанное гостеприимство русской императрице во время ее путешествия по Италии в 1846 г., увезены в Неаполь и установлены в саду около театра Сан-Карло.

Еще три пары скульптурных групп были отправлены в Стрелину, в Петергоф и усадьбу Голицыных в Кузьминки под Москвой.

Места вывезенных скульптур занимали гипсовые кони, которые заменялись бронзовыми по мере их отливки автором. Последние две группы «Коня с водничим», отлитые автором в 1849—1850 гг., изображали новые сцены укрощения коня человеком, которые вместе с изваянными ранее составили композицию из четырех групп, живописующих этапы борьбы человека с конем.

Прототипом скульптур лошадей на мосту стал чистокровный арабский скакун Амалатбек. Он был дик и непокорен. Клодт сумел его укротить. Помогала ему в работе дочка, которая садилась на коня и поднимала его на дыбы, а отец в это время делал зарисовки. Способность Клодта ваять лошадей нравилась Императору, понимавшему толк в лошадях, и он подшучивал над скульптором: «Ну, Клодт, ты лошадей делаешь лучше, чем жеребец».

Скульптурные группы Аничкова моста вдохновляли петербургских поэтов. Так, Александр Блок писал:

...Лошадь влекли под уздцы на чугунный  
Мост. Под копытом чернела вода.  
Лошадь храпела, и воздух безлунный  
Храп сохранял на мосту навсегда...  
Все пребывало. Движенья, страданья —  
Не было. Лошадь храпела навек.  
И на узде в напряженьи молчанья  
Вечно застывший висел человек.

Здесь, правда, поэт допустил поэтическую вольность — мост никогда не был чугунным.

При осмотре 9 октября 1902 г. техническое состояние моста было признано угрожающим. Реконструкция велась в 1906—1908 гг. под руководством архитектора П. В. Шусева. Устои и быки сохранены прежние, кирпичные своды переложены. Кирпичные своды облицованы розовыми гранитными камнями чистой и получистой тески. Конструкции моста изолированы рольным свинцом. Тротуары выполнены из **большегабаритных** плит красного гранита.

В Блокаду скульптурные группы были сняты с пьедесталов и закопаны в саду Дворца пионеров. Во время немецких бомбежек и артиллерийских обстрелов мосту нанесены серьезные повреждения. Повреждены большие участки ограждений и гра-

нитные постаменты. Ограждения восстановлены еще до Дня Победы, а к 1 мая 1945 г. скульптурные группы вернулись на свои пьедесталы.

Еще в 1940-е гг. встал вопрос о реставрации бронзовых скульптур на мосту. Специалисты обнаружили у них так называемую «бронзовую болезнь», в результате которой бронза разрушается. «Лечить» скульптуры пытались еще в 1973 г., но методы реставрации оказались несовершенными. К этой проблеме вернулись в 2000 г., отправив скульптуры на реставрацию. Ее выполнил реставратор В. Г. Сорин по новой методике, гарантирующей восстановление и защиту бронзы от коррозии. Снятие скульптурных групп для отправки на реставрацию в июне 2000 г. сопровождалось неким театрализованным действием. Вот что писала одна из петербургских газет по этому поводу: «Про то, какое шоу было устроено на **Аничковом** мосту на этот раз, в ту ночь, когда снимали с постаментов клодтовских коней, уже все написали. Посмеялись как могли — и над актерами, которые разговаривали не в такт с фонограммой, иронизировали по поводу накрытых под шатром столов с бутербродами и трепетных красавиц, хорошо выучивших, как пронести уставленные бокалами подносы сквозь толпу. Красота — это страшная сила, особенно когда балерина на пуантах пробегает по асфальту, по которому только что шли авто. Изображающий царя Николая II (?) артист гонялся за какими-то хихикающими девицами, а после долго **препирался** со скульптором Клодтом, почему-то загримированным под главного художника города И. Г. Уралова. Среди публики даже раздалось: "Правильно революция **была!**". Император выглядел совершенным кретином, хотя именно его-то и должны были в этот торжественный момент поблагодарить за Аничков **мост...»**.

## **МОСТ ЛОМОНОСОВА**

Расположен в створе улицы Ломоносова. Длина моста 57,12 м, ширина — 14,66 м. Является одним из архитектурных памятников города. Предмет вдохновения многих петербургских художников. Назван в память великого русского ученого М. В. Ломоносова.

Первоначально мост был деревянным. В 1785—1787 гг. ветхий деревянный мост разобрали и построили на этом месте

новый каменный по проекту инженера **Ж.-Р. Перроне**<sup>36</sup>. Мост стали именовать Екатерининским в честь императрицы. Однако привилось другое название — Чернышев мост, так как трасса его проходила по оси переулка того же названия. Он упирался в Фонтанку под некоторым углом к ее берегам (мост несколько отклонен от перпендикуляра к набережным). Название же Чернышев переулок произошло от располагавшейся здесь усадьбы генерал-аншефа Г. П. Чернышева — участника Азовского похода и сражений при Нарве и Полтаве.

Мост имел каменные опоры и каменные арочные береговые пролетные строения, с башнями на быках, а средний деревянный пролет был разводным. В башнях размещались механизмы подъема крыльев центрального проема. Со временем судоходство по Фонтанке сократилось, и разводные пролеты стали заменять каменными арками.

Между четырьмя башенными надстройками протянуты в продольном направлении свисающие до настила тяжелые цепи, некогда служившие для подъема полотен разводного пролета. Теперь они **играют** роль декоративных **элементов**, сохраняющих память о былом назначении. Мост огражден **металлическими** секциями, установленными между гранитными тумбами.

В 1830-е гг. зодчий К. Росси создал в центре Петербурга замечательный ансамбль, завершением которого на берегу Фонтанки стала предмостная площадь, получившая название Чернышева **площадь**. В 1870-е гг. здесь перед зданием Министерства народного просвещения возник небольшой живописный сквер, названный в 1881 г. Ломоносовским. В **его** центре в 1892 г. был установлен бюст Ломоносова работы скульптора П. П. Забелло.

В конце 1900-х гг. по мосту собирались пустить трамвай. Городская управа решила уничтожить башни. Однако Академия художеств выразила решительный протест против изменения архитектурного облика моста, и его сохранили в первоначальном виде, только деревянную конструкцию среднего пролета заменили металлическими балками. Реконструкция проводилась по проекту инженера А. П. Пшеницкого.

<sup>36</sup> Авторами проекта моста разные источники называют инженеров Ф. Бауэра (**Баура**), И. К-Герарда, П. К. Сухтелена, К. Ф. Модераха, архитекторов Ю. М. Фельтена и В. И. Баженова. Большинство же **источников** отдают предпочтение французскому инженеру Перроне (1708—1794).



В середине 1912 г, на мосту установили по проекту архитектора И. А. Фомина монументальные гранитные **фонари-obeliski** с морскими коньками.

Во время блокады немцы своими обстрелами и бомбежками сильно повредили мост. Были значительно утрачены парапеты и обелиски.

В 1948 г. Чернышев мост переименовали в мост Ломоносова.

В 1950—1952, 1967 и 1986 гг. на мосту производились ремонтные и реставрационные работы, в результате которых были восстановлены утраченные к тому времени гранитные обелиски с фигурными фонарями и кронштейнами.

## **ЛЕШТУКОВ МОСТ**

Находится в створе переулка Джамбула напротив Большого Драматического театра имени Товстоногова. Название мост получил по имени лейб-медика императрицы Елизаветы Петровны — Лестока, усадьба которого находилась здесь на берегу Фонтанки.

В 1878 г. на набережной Фонтанки (дом 65) построили здание Суворинского<sup>37</sup> театра. Театр пользовался большим успехом, и вскоре напротив него был устроен лодочный перевоз. Когда началась реконструкция Чернышева моста, было решено построить здесь временный мост. Его построили за весну и лето 1907 г. в виде пятипролетного деревянного балочно-подкосного, затратив на это 33270 рублей и 80 копеек.

Временный мост оказался долгожителем, несмотря на то, что сгорел в случайном пожаре. Его восстановили в 1934 г. В 1952 г. деревянные балки заменили металлическими. Его длина составляла 58,2 м, ширина — 14,2 м.

В 1988 г. инженером Л. Н. Соболевым был разработан проект реконструкции Лештукова моста. Работы по этому проекту начались в 1995 г., а в 1997 по мосту открылось не только пешеходное, но и транспортное движение.

## **СЕМЕНОВСКИЙ МОСТ**

Расположен по продолжению Гороховой улицы. Длина моста 52,2 м, ширина — 19,51 м. Назван по дислоцировавшемуся непо-

<sup>37</sup> Суворин Алексей Сергеевич — известный журналист, издатель, драматург и книготорговец, был создателем театра.

далеку (в районе Театра юных зрителей) лейб-гвардии Семеновскому полку.

На плане 1717 г. здесь показан деревянный мост, располагавшийся ближе к современному Горсткину мосту. В 1733 г. здесь был сооружен деревянный мост на свайных опорах на трассе нынешнего моста. Его обшили досками и архитектурно оформили под каменный.

В 1788 г. его заменили постоянным, **трехпролетным**, с боковыми каменными арочными пролетными строениями и средним деревянным подъемным по типу Симеоновского и Чернышева мостов.

Одним из **зданий**, расположенных рядом с **мостом**, был «Глебов дом» на Фонтанке (Фонтанка, 90). Этот дом начали строить в 1787 г. для генерал-прокурора А. И. Глебова, которого за взятки и беззакония выслали из столицы. **Еще** при жизни он продал дом своему **однофамильцу**, ярославскому купцу, который устроил в доме суконную фабрику.

В 1798 г. дом был куплен в казну с целью перестройки его под гвардейские казармы. Для наблюдения за перестройкой городскими властями была учреждена специальная комиссия, в состав которой назначили одного штаб- и одного обер-офицера, а возглавил работы по строительству казарм архитектор Ф. И. Волков. В период с 1798 по 1803 г. было перестроено здание, выходящее главным фасадом на Фонтанку, построена вторая половина здания, выходящая фасадом на Гороховую улицу, и соединяющее эти два здания полукруглое крыло. В результате сформировалась Семеновская площадь.

В казармах к 1825 г. размещался лейб-гвардии Московский полк. События 14 декабря этого года начались с того, что 3-я фузилерная рота лейб-гвардии Московского полка под командованием члена тайного общества штабс-капитана М. А. Бестужева отказалась присягать императору Николаю Павловичу. Выйдя из казарм с оружием в руках, **московцы** перешли через Семеновский мост и направились на Сенатскую площадь, где построились неподалеку от Медного всадника. Там они были рассеяны залпами гвардейской артиллерии, схвачены и впоследствии предстали перед судом.

В 1857 г. ввиду ветхости кладки в опорах и сводах моста последние пришлось заменить железными клепаными **фермами**,

а опоры заново переложить (по проекту инженера Ф. И. Эрнольда). Каменные башни, служившие для размещения в них **подъемного** устройства и украшавшие мост, были разобраны.

По обновленному мосту петербуржцы спешили на **танцевальные** вечера в увеселительное заведение, существовавшее более полувека на противоположной стороне Семеновской площади, которое неоднократно упоминает в своих произведениях М. Е. Салтыков-Щедрин. Здание, где проходили вечера и функционировал танцкласс **«Марцинки»** (по фамилии танцмейстера Кузьмы Матвеевича **Марцинкевича**), неплохо сохранилось до наших дней. Это один из двух домов (левый), фланкирующих перспективу Гороховой улицы на Адмиралтейство.

В 1936 г. при освидетельствовании выяснилось, что опоры моста значительно деформировались, а металлические балки пролетного строения подверглись сильной коррозии в пределах опор. В дальнейшем эти дефекты усилились, что привело к необходимости реконструкции Семеновского моста.

В 1949 г. опоры моста частично переложили до уровня воды. Подводную часть отремонтировали, применив инъекцию бетона, а пролетное строение заменили новым металлическим, сварным, балочным, трехпролетным, неразрезным, с параллельными поясами. Тротуар вынесли на консоли. Перильные ограждения моста установлены новые, чугунные, художественного литья. Работы производились по проекту инженера П. В. Баженова и архитектора Л. А. Носкова.

## **ГОРСТКИН МОСТ**

Мост-теплопровод с пешеходным движением в створе улицы Ефимова (до 1952 г. Горсткина улица). Длина моста 54,5 м, ширина — 6,2 м. Название ведется от торговых помещений, принадлежащих в 1880-х гг. домовладельцу по фамилии Горсткин.

Построен в 1910 г. Имеет три **пролета**, перекрытые металлическими балками, и деревянные опоры. По краям моста устроены лестничные спуски.

Металлический мост построен в 1949 г.

## ОБУХОВСКИЙ МОСТ

Расположен в створе Московского проспекта. Длина моста 67 м, ширина — 30,6 м. Назван по фамилии «посадского человека» Обухова, построившего здесь мост в 1717 г.

В 1738 г. мост перестроили и назвали Саарским (по дороге на Саарскую мызу — Царское село), но это название не привилось.

До 1785 г. мост был деревянным, а затем его перестроили на постоянный, трехпролетный, с каменными, облицованными гранитом опорами, каменными **арочными боковыми** пролетными строениями и средним — деревянным, подъемным.

Это был один из семи типовых башенных мостов, построенных в период регулирования русла Фонтанки и сооружения каменных береговых подпорных стенок, облицованных гранитными блоками. На протяжении восьмидесяти лет он сохранял свои надмо**стные** башни и двукрылый деревянный разводной пролет, раскрывавшийся посредством массивных цепей и блоков внутри башен.

В 1865 г. деревянный разводной пролет заменен постоянным кирпичным сводом, а **надмостные** башни разобраны.

В 1939 г. мост полностью перестроен, в результате чего изменились его конструкция и внешний облик. Необходимость перестройки была вызвана тем, что его ширина была **16,5** м при ширине Международного проспекта (ныне Московского) 30,6 м. Это ограничивало движение по одной из самых напряженных магистралей. Кроме того, была зафиксирована прогрессирующая просадка кирпичных сводов с раскрытием швов до 25 мм. Авторами реконструкции моста стали инженер В. В. Демченко и архитектор Л. А. Носков.

Новый трехпролетный мост построен со сплошными двухшарнирными железобетонными сводами параболического очертания. Речные опоры и береговые устои выполнены бетонными на новых деревянных свайных основаниях. Под ними забиты 1600 деревянных одиннадцати метровых свай.

Поскольку Фонтанка пересекает Московский проспект наискосок, продольная ось моста составляет с направлением граней опор угол 60 градусов.

На правом берегу в 1950-е гг. застроена предмо**стная** площадь, озелененная скверами, симметрично расположенными по обеим сторонам Московского проспекта. На левом берегу благоустроен небольшой зеленый массив.

При перестройке моста архитектурное оформление его не сохранено. В качестве перильных ограждений установлены **сплошные** гранитные парапеты. На устоях возвышаются **гранитные обелиски** с круглыми стеклянными фонарями на кронштейнах.

## **ИЗМАЙЛОВСКИЙ МОСТ**

Расположен на Вознесенском проспекте. Длина моста 70,5 м, ширина — 15,86 м. Назван по лейб-гвардии Измайловскому полку, дислоцировавшемуся на левом берегу Фонтанки.

Деревянный мост существовал на этом месте еще в 1738 г., а в 1788 здесь был построен каменный, по типу Симеоновского моста с каменными башнями на устоях.

Перестроен в 1861 г. по проекту инженера **В. В. Дыммана**. Среднее деревянное подъемное строение заменили кирпичным сводом. Башни, возвышавшиеся на быках моста, ликвидировали. Мост расширили за счет выноса тротуаров на консоли.

Проекты новых чугунных перил, представленные архитекторами Н. Л. Бенуа и Р. Б. Бернгардом, были отвергнуты, принята более дешевая кованая железная решетка архитектора **А. И. Кракау**.

У моста на левом берегу (Фонтанка, 120) стоит дом, известный под названием «Дом Гарновского», который Г. Р. Державин в одном из своих произведений отметил как «Дом второго соседа». Дом когда-то принадлежал одной из богатейших женщин Европы герцогине Кингстон (она же леди Чедлей, леди Гервей, графиня Варт, графиня Бристольская, баронесса Перкиот...). После перестройки его в 1808 г. по проекту архитектора Луиджи Руска здесь поселились офицеры лейб-гвардии Измайловского полка.

В 1860-е гг. неподалеку от моста на Фонтанке располагалась общественная прачечная. Так, «Санкт-Петербургские ведомости» от 9 октября 1860 г. писали: «Если вы будете проезжать, читатель, по набережной Фонтанки, между Измайловским и Цепным (Египетским) мостом, вы увидите большую барку, на которой строится двухэтажный дом с частыми окнами. Мы слышали, что это новое здание предназначается для публичной прачечной, в роде тех, которые существуют во всех больших городах за **границей...**».

В конце XIX века у Измайловского моста зимой на льду Фонтанки устраивался каток, где играла музыка, и питерская молодежь самозабвенно резала лед коньками.

### КРАСНОАРМЕЙСКИЙ МОСТ

Расположен у примыкания к Фонтанке Крюкова канала. Длина моста 61,5 м, ширина — 4,5 м. Назван в честь Красной Армии.

Мост — **трехпролетный**, металлический. Сверху пролетное строение перекрыто железобетонными сборными плитами. Каменные, облицованные гранитом, опоры расположены на свайных основаниях.

Архитектурным украшением моста служат чугунные, художественного литья перильные ограждения и четыре чугунные осветительные колонны, установленные на речных опорах моста.

Кроме целей теплофикации, мост приспособлен для пешеходного движения. Авторы проекта — инженер П. А. Куликов, архитекторы П. А. Аришев и В. С. Васильковский.

### ЕГИПЕТСКИЙ МОСТ

Находится в створе Лермонтовского проспекта. Длина моста 44 м, ширина — 27 м. Трасса моста пересекает Фонтанку наискосок. Продольная его ось относительно перпендикуляра к набережной составляет угол 20 градусов. Название дано по оформлению моста в древнеегипетском стиле.



Египетский мост до реконструкции

В первой четверти XIX века в Петербурге началось строительство висячих (цепных) мостов. Наиболее крупные из них были Пантелеймоновский и Египетский.

В 1826 г. через Фонтанку по Ново-Петергофскому (ныне Лермонтовскому) проспекту построили второй, после Пантелеймоновского, цепной висячий **однопролетный** мост длиной пролета 55 м и шириной — **11,7** м. Он имел выступающие в реку устои, облицованные гранитом. Авторами проекта были инженеры Треттер и Христианович. Три цепи, поддерживающие пролетное строение этого моста на устоях, покоились на легких металлических порталах и закреплялись своими концами в каменных массивах, зарытых в землю.

Начало строительства цепного Египетского моста — забивка свай под береговые устои состоялась 9 августа **1825** г. Металлические части и скульптуры изготавливались на заводе Берда. Береговые устои и каменные работы выполнялись подрядчиком Гавриилом Васильевым. Для облицовки использовались гранитные блоки, вынутые из стенок рвов, окружавших Михайловский замок. 25 августа 1826 г. в восемь часов пополудни началось движение по мосту.

Скульптурные работы на мосту выполнены академиком П. П. Соколовым. На устоях, в пределах стенок набережных, на четырех чугунных пьедесталах были установлены отлитые из чугуна сфинксы, над головами которых находились небольшие шестигранные фонари. Чугунные порталы с колоннами (их капители напоминали листья лотоса), поддерживающие цепи, были украшены египетскими орнаментами (изображениями коленопреклоненных жрецов с голубями в руках, орнаментом из косых и прямых штрихов) и иероглифами — модное увлечение европейских и русских архитекторов и художников того времени. Не менее пышно были декорированы части антаблемента — на вогнутой поверхности карниза нанесены пальметты (элементы античного орнамента, изображающие стилизованные листья пальмы, расходящиеся веерообразно из волют), а в центре — большой орел с распростертыми крыльями. Орел, но несколько меньших размеров, тоже с распростертыми крыльями, занимал центральную часть поверхности фриза. Отдельные элементы порталов и решеток были вызолочены. Стилизованные орнаменты в чугуне, покрытые золотом на коричневом фоне окрашенной поверхности, отличались тонки-

ми и высокохудожественными формами. Стыки элементов прикрывались золочеными розетками.

Этот мост прослужил петербуржцам 79 лет. Ремонты его производились в 1876, 1887, 1894 и 1900 гг.

Этот мост называли «поющим». «Петербургская газета» от 18 января 1901 г. писала: «Поющий мост. Оказывается, что и такой есть в Петербурге. Это Египетский. Он, как известно, цепной системы, и, когда вы едете по нему, то его цепи издают самые разнообразные заунывные звуки. Не поет ли уже он себе погребальную **песню?**».

20 января 1905 г. по мосту проходил кавалерийский эскадрон, а навстречу ему в противоположном **направлении** двигалось 11 саней с возницами. Мост затрещал (на это не обратили **внимания**, мост имел обыкновение «трещать и скрипеть») и рухнул. Все, кроме трех всадников и двух саней, проломив лед, погрузились в воду. Подоспевшие пожарные помогали спасать людей и лошадей. Через полтора часа в полиции стало известно, что пострадал один кавалерист из нижних чинов, одна дама, вытщенная из воды с «повреждением лица», десятилетняя девочка, «раненная в ногу», и 11 извозчичьих лошадей. Все это показалось современникам весьма странным, ведь мост дважды ремонтировали в 1904 г., один раз в начале января 1905 г.

Причина аварии, в соответствии с актом обследования — плохое качество железа и наличие в металле одного из звеньев цепи внутренней раковины (явление крайне редкое для кованых изделий). О причинах аварии моста ходила масса всевозможных слухов, а в учебнике физики этот факт бездоказательно служит для объяснения явления резонанса. Современные специалисты объясняют причину аварии явлениями усталости и хладоломкости металла, связанные с его структурой и химическим составом, так как в 1825 г. еще не существовали способы глубокого раскисления стали и очистки ее от примесей.



Египетский мост



К началу XX века этот мост уже не обеспечивал пропуск все увеличивающегося потока транспорта.

После обрушения моста сохранились береговые устои, четыре сфинкса и ... воспоминания современников. Неподалеку от места обрушения висячего моста, против Усачева переулка (с 1952 г. переулок Макаренко), в том же году был построен деревянный **семипролетный мост трапецидально-подкосной** системы. Он просуществовал с неоднократными перестройками до 1956 г. Этот мост был весьма неудобен, так как транспорт передвигался по Лермонтовскому проспекту (основной магистрали), затем сворачивал на узкую набережную.

В начале 1950-х гг. инженером В. В. Демченко, архитекторами В. С. Васильковским и П. А. Аршевым был разработан проект нового моста по старой трассе, началось его строительство, и 30 декабря 1955 г. он был сдан в эксплуатацию.

**Однопролетный** мост представляет собой распорную двухшарнирную раму с металлическими сварными ригелями двутаврового сечения и массивными железобетонными ногами. Устои моста каменные, облицованные гранитом. Железобетонная плита проезжей части опирается на девять параллельных рам.

Фасадные плоскости ригелей украшены накладными розетками, архивольтами, кронштейнами и т. д. Такие же барельефные розетки украшают чугунные обелиски с фонарями у въездов на мост. Перила художественного литья представляют собой незатейливый орнамент. На гранитных пьедесталах вновь заняли свои места чугунные сфинксы, созданные скульптором П. П. Соколовым и мало похожие на суровые каменные изваяния Древнего Египта. Их мягкий, женственный облик, холодная красота идеализированных лиц говорят скорее о подражании автора античным образцам.

В древнегреческой мифологии Сфинкс — **фантастическая** женщина с телом львицы и крыльями, порождение Тифона и Ехидны. Это чудовище обосновалось около города Фивы на горе Сфингионе. Путников, проходивших мимо, Сфинкс заставлял разгадывать загадку: «Кто ходит утром на четырех ногах, днем на двух, а вечером на **трех?**». Но никто не смог разгадать, и несчастные путники гибли мучительной смертью в объятиях когтистых лап сфинкса. Многие доблестные воины пытались освободить Фивы от Сфинкса, но все они погибли — пещеру Сфинкса окружали

груды черепов и костей погибших. Спас фиванских жителей от этого кошмара молодой Эдип, разгадав загадку Сфинкса. Сфинкс от огорчения бросился со скалы в море и погиб, а Эдипу жители Фив за это разрешили жениться на вдове своего царя Лая — Иокасте. Эдип стал фиванским царем, не зная, что Иокаста его мать, а убитый им до этого знатный вельможа и есть его родной отец — Лай. Но в то время об этом никто не знал. Эдип и Иокаста прожили двадцать лет, родили четырех детей и были счастливы в браке. Когда же все открылось, Иокаста повесилась, Эдип выколол себе глаза, был изгнан из Фив и вскоре умер. Вот какие жуткие истории вспоминаются во время прогулки по Египетскому мосту.

## АНГЛИЙСКИЙ МОСТ

Мост пешеходный, расположен на продолжении Английского проспекта. Металлический мост построен в 1963 г. по проекту инженера А. А. Куликова и архитектора П. А. Арешева. Длина моста 60,8 м, ширина — 5,5 м.

## СТАРО-КАЛИНКИН МОСТ

Расположен по продолжению Старо-Петергофского проспекта. **Длина** моста 65,6 м, ширина — 30 м. Назван по находившейся в низовье Фонтанки Калинкиной деревне, которая существовала еще до основания Петербурга и на старинных картах именовалась «Кальюла» или «Каллина».

Здесь с 1737 г. был деревянный многопролетный мост, сооруженный через оба рукава Фонтанки и «Починный остров».

В 1786—1788 гг. его перестроили по проекту инженеров П. К. Сухтелена и И. К. Герарда на каменный **трехпролетный** со средним деревянным подъемным пролетным строением. Оно состояло из двух полотен, раскрывавшихся несложным цепным механизмом. Крайние каменные своды, облицованные гранитными блоками, очерчены **коробовыми** кривыми. Средние речные опоры профили-



Старо-Калинкин мост

**рованы** ледорезами треугольной формы. Над речными опорами возведены гранитные башни классических пропорций, завершенные куполами.

Ограждения моста, не отличающиеся от перил набережных Фонтанки, выполнены из металлических секций между гранитными тумбами.

Облик моста запечатлен на картине К. Ф. **Кнаппе**, находящейся в Эрмитаже. По ней удалось уточнить дату его **сооружения**. Также определили, что тротуары отделялись от проезжей части гранитными барьерами и с четырех сторон у въездов на мост были установлены гранитные обелиски с подвешенными к ним фонарями, а к парапетам открылков были прижаты гранитные **скамьи**.

В 1890 г. Городская управа утвердила проект реконструкции, разработанный архитектором **М. И. Рылло**, сохранявший башни, но лишавший мост таких элементов декора, как ограждения тротуаров, обелисков с фонарями и гранитные скамейки на фигурных кронштейнах.

По этому проекту в **1892—1893** гг. мост перестроили заново. Устои и быки разобрали до уровня свайного ростверка и вновь восстановили. Арки боковых пролетов переложили в прежнем виде, а средний взамен деревянной фермы перекрыли пологой циркульной аркой. Для сохранения прежнего архитектурного оформления моста на его быках вновь восстановили гранитные башни. **Общая ширина моста составила 15,2 м.**

В связи с прокладкой трамвайных путей в **1907—1908** гг. мост расширили до 30 м. Работы по **расширению** моста производились инженером С. С. Линда.

В 1965 г. началась реставрация моста по проекту архитектора И. Н. Бенуа. Были восстановлены на устоях моста гранитные скамейки и обелиски, а также парапеты, отделявшие проезжую часть от тротуара. В **1969** г. восстановили позолоту на шарах башен и обелисков. В 1989 г. изготовили и установили на башнях памятные доски с датами начала и окончания строительства моста — «Н. 1786» и «О. 1788», а по проекту архитектора В. М. Иванова кузнец В. С. Волковой создал восемь оригинальных шестигранных фонарей, которые украсили мост. Последние реставрационные работы выполнялись под руководством инженера Е. А. Смердягина. В результате мост приобрел старинный облик.

Рядом с мостом (Старо-Петергофский проспект, 2) стоит дом, в котором с 1836 г. размещается первый в России Военно-морской госпиталь, учрежденный Петром 1 еще в 1715 г.

## 2-й ИНЖЕНЕРНЫЙ МОСТ

Заканчивается рассказ о мостах Фонтанки мостом, который расположен вдоль берега у Инженерного замка и является сухопутным мостом, так как не перекрывает никакой водной преграды. Длина моста около 25 м, ширина — 10 м. Свое название получил от Инженерного замка.

Мост построен в 1830 г. по проекту инженеров П. П. Базена и Э. К. Клапейрона. Он перекрывал ныне засыпанный Воскресенский канал, прорытый при строительстве Михайловского (Инженерного) замка.

При засыпке канала мост сохранили и закрыли со стороны Фонтанки металлическим щитом. Опоры моста сложены из бутовой кладки и облицованы розовым гранитом. В качестве основания служат свайные ростверки. Пролетное строение — каменный свод, тоже облицованный гранитом.

Перильные ограждения состоят из чугунных художественного литья **решеток**, разделенных гранитными тумбами. Перила украшены эмблемами вооружения древних воинов. На парапетных камнях устоев установлены фонари, поддерживаемые шестью **рекрецивающимися** пиками.

В **1952—1955** и 1983 гг. мост реставрировали — **вновь** были восстановлены фонари и поврежденные решетки в строгом соответствии с первоначальным проектом. В 1986 г. был создан проект «раскрытия» моста от частичной засыпки и воссоздания отрезка (примерно 20 м) бывшего Воскресенского канала.

# МОСТЫ КАНАЛА ГРИБОЕДОВА

## НОВОКОНЮШЕННЫЙ МОСТ

Находится в створе восточной части Конюшенной площади. Построен в 1907 г. С 1907 по 1917 гг. назывался мост Храма Вознесения Господня. С 1917 г.— мост-перекрытие. Железобетонный мост построен в 1967 г. по проекту инженеров Ю. Л. Юркова, Л. Н. Соболева и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 21 м, ширина — 34,4 м.

В мае 1975 г. получил название мост Гриневицкого в память об убийце императора Александра II Игнатия Иоахимовича Гриневицкого. Современное название с января 1998 г.

## ИТАЛЬЯНСКИЙ МОСТ

Мост сооружен против Итальянской улицы. Длина моста 21,3 м, ширина — 3 м. Название происходит от Итальянского дворца, построенного в 1720-х гг. на левом берегу Фонтанки, на месте нынешнего здания филиала Российской государственной библиотеки.



Итальянский мост

До середины 1890-х гг. на этом месте был яличный перевоз. В 1896 г. инженер Л. Н. Колпицын построил здесь на свой счет пешеходный деревянный однопролетный мост, опорами которого служили стенки набережной канала. Пролетное строение состояло из гвоздевых дощатых ферм раскосной системы.

В качестве мостового перекрытия были использованы ксилолитовые плиты, ранее не применявшиеся в мостовом строении.

Торжество по случаю открытия моста состоялось 6 октября в присутствии представителей городских властей и жителей города.

**Строительство** обошлось **Колпицыну** в три с половиной тысячи рублей. Он, желая возместить свои затраты, предложил властям собирать за переход через мост с каждого пешехода по одной копейке в свою пользу. Однако, затея эта не нашла своего воплощения, и инженер, поняв, что деньги уже никогда к нему не вернуться, махнул на все рукой и подарил свой мост городу.

В 1902 г. под руководством архитектора К. Бальда на мосту заменили плитное покрытие из ксилолита настилом из шпунтовых досок. В таком виде мост просуществовал до 1911 г., когда по проекту инженера К. В. Ефимьева началось возведение нового, тоже деревянного моста, но на свайном основании. Он был брусчатым, **подкосной** системы, при этом пролет его уменьшился до 9,1 м.

В 1937 г. мост капитально отремонтировали с расчетом укладки между его прогонами двух теплофикационных труб. Длина его составила 18,4 м, ширина — 2,07 м.

В 1930-е гг. дом № 9 по набережной канала, расположенный рядом с мостом, являлся средоточием литературной жизни города. Здесь жили многие ленинградские писатели и, в частности, М. М. Зощенко, в бывшей квартире которого ныне размещается мемориальный музей.

В 1955 г. в связи с ремонтом набережных и аварийным состоянием моста он был полностью перестроен по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора В. С. Васильковского. Мост однопролетный металлический, балочной системы. Теплофикационные трубы размещены под конструкцией покрытия. Опорами служат подпорные стенки набережных канала, покрытием — железобетонные плиты, рулонная изоляция и асфальтовое покрытие.

Стиль оформления моста характерен для петербургской архитектуры второй половины XIX века. На опорах моста установлены торшеры с восьмигранными ажурными фонарями. Фонари оказались настолько стилизованы под старину, что в 1993 г. три из них были украдены. Видимо, безграмотные воры **приняли** их за предметы старины. Секции перильных ограждений выполнены из круглых стержней со своеобразными капителями в виде бутонов, расположенных между чугунными тумбами с накладными элементами, напоминающими щиты с перекрещенными стилизованными мечами, продольными пиками, с нанизанными на них веточками акаций. Фасадные стороны главных балок декорированы художественными фрагментами.

## КАЗАНСКИЙ МОСТ

Расположен в створе Невского проспекта. Длина моста 17,5 м, ширина — 95 м. Название моста происходит от чудотворной иконы Казанской Божией Матери, хранившейся в храме, расположенном рядом с мостом.



Казанский мост

Здесь с 1716 г. находился деревянный мост. После постройки в 1737 г. на месте современного сквера перед Казанским собором церкви Рождества Богородицы мост стал называться Рождественским, но так как в храме хранилась чудотворная икона Казанской Божией Матери, то храм и мост стали называть Казанскими.

В 1766 г. вместо деревянного был построен однопролетный арочный каменный мост, фасадные части которого были выложены из кирпича, а устои из бута и облицованы гранитными блоками.

Это один из самых старых каменных мостов. Сначала был нешироким — меньше ширины Невского проспекта. Ограждение его состояло из гранитных тумб, между которыми были установлены чугунные секции, аналогичные чугунным перилам Екатерининского канала (ныне канала Грибоедова).

Мост сооружался одновременно со строительством каменных набережных канала под руководством военных инженеров И. Голенищева-Кутузова — отца полководца и В. Назимова. Им же приписывают авторство проекта Казанского моста. Этот мост простоял около сорока лет.

В 1805 г. в связи со строительством Казанского собора мост расширен до современных размеров, но фасады сохранили прежние очертания, только перила были заменены гранитными парапетами. Перестройка моста была поручена «Комитету для построения казарм на Петербургской стороне». Императорским указом от 25 октября 1805 г. архитектору Л. Руска предписывалось «...стараться о скором построении Казанского моста...». В результате перестройки мост стал неотъемлемой частью строящегося Казанского собора. Одновременно были ликвидированы «бриллиантовые» русты фасадов и спуски к воде.

В 1880 г. по мосту проложили рельсы конно-железной дороги, а тротуары выложили гранитными плитами.

В 1912 г. произведено обследование и установлено, что неизолированный кирпичный свод стал разрушаться, но только в 1934 г. кирпичный слой был торкретирован (усилен бетонным покрытием).

## БАНКОВСКИЙ МОСТ

Ось моста ориентирована против центра ворот здания, построенного в изгибе русла архитектором Д. Кваренги для **Ассигнационного** банка, от которого и получил свое название. Длина моста 25,2 м, ширина — 1,85 м.

Первый цепной (висячий) однопролетный мост, **отличающийся** легкостью и изяществом оформления, построен в 1825 г. (движение по нему открылось 24 июля). Авторы проекта инженеры **В. К. Третгер** и В. А. Христианович, работы выполнялись под руководством десятника И. Костина. Изготовление чугунных и металлических частей, а также сборку элементов на месте строительства производил завод Берда.

В качестве несущих элементов моста приняты металлические цепи из звеньев круглого сечения. На участке от чугунных плит до низа пьедестала цепи заключены в чугунные трубы, заполненные воском для пре-



Банковский мост



**дохранения** их от ржавления. Опорами цепей стали заделанные в фундаменты металлические каркасы, декорированные скульптурами чугунных грифонов, крылья которых покрыты тонким листовым золотом.

Грифоны отлиты по модели скульптора Петра Павловича Соколова, много работавшего в создании парковой скульптуры. Наиболее известным из его произведений является «Девушка с кувшином» в Екатерининском парке Царского Села. Ей посвящен гекзаметр Пушкина: «Урну с водой уронив, об утес ее дева разбила...». Несколько бюстов работы Соколова находятся в Русском музее. Он исполнял также декоративное оформление кораблей.

Интересно выполнена ажурная решетка ограждений моста. Ее тонкий рисунок составлен из стилизованных вееров и красиво изогнутых листьев пальм. Решетка на 125 лет моложе моста. Старая решетка не сохранилась, так как утрачена еще в конце XIX века и заменена примитивными перилами, а в 1952 г. при реставрации заново изготовлена по сохранившимся чертежам. Тогда же восстановлены утраченные фонари (они представляют собой бра с белыми круглыми абажурами), помещенные скульптором на головах грифонов. Реставрационные работы произведены по проекту архитектора А. Л. Ротача и техника Г. Ф. Перлиной.

В 1967 г. реставраторы под руководством В. И. Покровской обновили позолоту розеток, прикрывающих стыки несущих цепей и подвесок, шариков и розеток ограждений, фигурных частей фонарей и других элементов. Позолота дает замечательный эффект на темно-зеленом или черном фоне других частей.

Деревянное полотно Банковского моста, пришедшее в угрожающее состояние, было капитально отремонтировано в 1949 г. Оно состояло из прогонов, поперечин, крестовых связей и настила.

Главным украшением моста — грифонам поэт Вс. Рождественский посвятил следующие строки:

Грифоны Банковского моста  
У полукружия стены  
Встают виденьем **Ариосто**<sup>38</sup>  
И видят сумрачные сны.

<sup>38</sup> Ариосто — итальянский поэт эпохи Возрождения, автор поэмы «Неистовый Роланд».

Одеты в снежные тулупы,  
В сиянье золоченых крыл  
Они увесистые крупы  
Вписали в кружево перил.  
И над безмолвием канала  
В колючем ином оград,  
Где их зима околдовала,  
Глазами мертвыми глядят.

Грифонами в древнегреческой и восточной мифологии называли чудищ с телом льва, крыльями птицы и чаще всего птичьей головой. Согласно древним поверьям грифоны были надежными стражами кладов. Не случайно именно эти мифические существа расположились рядом с Ассигнационным банком, в сейфах которого хранились несметные богатства (ныне в этом здании находится Университет экономики и **финансов**). Однако, охраняя чужие богатства, грифоны не могут защитить себя. В 1980-х гг. были украдены два фонарных колпака и сломана часть крыла одного из грифонов. В 1988 г. эти утраты были восстановлены реставраторами под руководством В. И. Михейкиной. Но больше всего страдает позолота **грифоновых** крыльев, которую все время пытаются соскоблить «охотники за золотом». Этим недоумкам никак не сообразить, что реставраторы применяют сверхтонкие «**чешуйки**» сусального золота, настолько тонкие, что золото отскрести можно, но утилизировать бесполезно, ничего не выйдет. Кстати, от этих «золотоискателей» страдают и другие памятники, в частности, сфинксы на Египетском мосту, выполненные по модели того же автора, что и грифоны.

## МУЧНОЙ МОСТ

Расположен напротив Мучного переулка. Длина моста 22,5 м, ширина — 2,3 м. Название происходит от мучных складов, построенных в Мучном переулке еще в XVIII веке.

В 1931 г. здесь был построен деревянный пешеходный мост. В 1951 г. его перестроили по проекту инженера П. В. Баженова как мост-теплопровод с пешеходным движением. Его пролет перекрыт криволинейной стальной балкой изящного очертания, опорами которой служат стенки набережной. По концам моста устроены лестничные спуски.

## КАМЕННЫЙ МОСТ

Расположен по продолжению Гороховой улицы. Длина моста 19 м, ширина — 13,88 м. Назван по материалу, из которого построен. Мост является прекрасным памятником архитектуры XVIII века.

Известно, что на этом месте уже в 1752 г. находился деревянный мост, называвшийся Средним.

Построен в 1774—1778 гг. по проекту инженера В. И. Назимова. Строительством руководил инженер И. Н. Борисов.

Мост **однопролетный**, арочный. Его свод параболического очертания, выложен из гранита, устои — из бутовой плиты. Фасады моста облицованы гранитом. Мост имел четыре полукруглых лестничных спуска к воде, которые в конце XIX века были ликвидированы.

В облицовке моста гладкие блоки чередуются с блоками, обработанными на четыре грани — так называемый «брильянтовый руст». Перильное ограждение то же, что и на набережной канала Грибоедова — чугунные балясины с гранитными тумбами и металлическим поручнем.

Мост вошел в историю так называемого «революционного движения» **тем**, что летом 1880 г. революционеры заложили под мост динамит, чтобы произвести взрыв в тот момент, когда по мосту должен был проезжать император Александр II. Однако царская служба безопасности сработала грамотно, и взрыв был предотвращен.

Въезды на мост оказались крутыми. В начале XX века в Петербурге были пущены первые автобусы, в том числе по Гороховой улице. В часы «пик» случалось, что машина не могла одолеть подъем перед мостом. По просьбе кондуктора «уважаемые господа» выходили и шли на мост пешком, а следом за ними, натужно ревя мотором, вползал и сам автобус. На мосту пассажиры садились на свои места, и автобус катился под уклон дальше по Гороховой.

К 1949 г. только на этом мосту сохранилась металлическая стойка с названием моста. По ней, как по образцу, были установлены стойки с названиями на других мостах.

## ДЕМИДОВ МОСТ

Расположен по продолжению переулка **Гривцова**. Длина моста 33 м, ширина — **16,09** м. Название получил по фамилии известных русских горнозаводчиков Демидовых, владевших неподалеку от моста большим земельным участком

В начале XVIII века здесь находился деревянный мост, называвшийся с 1739 г. Малым Саарским мостом, так как через него пролегалла дорога на Саарскую мызу (Царское Село). Но не только в царскую загородную резиденцию лежал путь через этот мост. Неподалеку от него находилась одна из старейших петербургских тюрем, появившаяся еще в **1714** г. Тюрьма была пересыльной, и отсюда, через мост, колонны **арестантов** направлялись во все уголки Империи для отбывания наказаний в соответствии с решениями суда.

В **1834—1835** гг. по проекту инженеров Е. А. Адама и П. П. Базена здесь построили **однопролетный** металлический мост. Строился он под наблюдением **Е. А. Адама**. По предложению министра финансов **Е. Ф. Канкрин**а мосту было присвоено наименование «**Банковского** моста», так как он был расположен вблизи здания Заемного банка. Однако это название не привилось, и мост до сих пор называется Демидовым.

Металлическое арочное пролетное строение моста состояло из 91 чугунной коробки, которые скреплялись между собой болтами. Опоры — каменные, облицованные гранитом. Основания опор — свайные ростверки.

Прекрасно выполненная ажурная чугунная литая решетка перильных ограждений моста, столбы с кронштейнами и фонарями придают мосту легкость и выделяют его из числа подобных сооружений. Ее рисунок напоминает решетку А. И. **Штакеншнейдера** для балкона здания **Марининского** института (**Кирочная**, 52).

В **1954—1955** гг. при ремонте и реставрации моста по проекту архитектора А. Л. Ротача восстановлены утраченные фонари, фонарные столбы, решетки и заменены разбитые фасадные листы. В **1999** г. мост капитально отремонтировали с заменой ряда конструктивных элементов. Архитектурное оформление моста при этом сохранено.

## СЕННОЙ МОСТ

Расположен напротив Сенной площади. Длина моста 23 м, ширина — **2,3** м. Назван по **прилегающей** площади, на которой в 1740-е гг. велась торговля **сеном**.

Мост построен деревянным **однопролетным** в 1931 г. и имел специальное назначение — для прокладки по нему теплофикационных труб, а также служил для движения пешеходов. Деревянные пролетные строения его балочной системы имели три нитки прогонов. Каждый из них состоял из трех брусьев. Между прогонами на мосту были подвешены по две теплофикационные трубы. Опоры были выполнены свайными.

Ввиду аварийного состояния пролетных строений мост в 1952 г. был заменен новым металлическим по проекту инженера П. В. Баженова.

В качестве опор моста служат стенки набережной. Пролетное строение имеет две главные сварные, спаренные балки. Между балками уложены две теплофикационные трубы. Перильные ограждения на мосту — металлические, простого рисунка. По концам моста устроены лестничные спуски.

## КОКУШКИН МОСТ

Соединяет Кокушкин переулочек и улицу Пржевальского. Длина моста 18,9 м, ширина — 13,1 м. Назван по фамилии купца Василия **Кокушкина**, дом которого находился на углу переулочка и Садовой улицы.

**Однопролетный** мост построен в конце XVIII века в период окончания работ по сооружению гранитных стенок набережных канала. Он имел каменные, облицованные гранитом опоры и деревянное балочное пролетное строение. До 1872 г. мост официально именовали двояко и Кокушкин, и Какушкин.

Мост условно можно назвать «литературным». В конце 1829 г. в доме купца Зверкова у Кокушкина моста (дом 69 по каналу Грибоедова) поселился на последнем этаже с окнами во двор Н. В. Гоголь. Здесь он писал свои бессмертные «Вечера на хуторе близ **Диканьки**».

В том же 1829 г. А. С. Пушкин в эпиграмме на рисунок А. В. Нотбека «Пушкин и Онегин» упоминает мост:

Вот перешед чрез мост **Кокушкин**,  
Опершись ж... о гранит,  
Сам Александр Сергеич Пушкин  
С мсье Онегиным стоит...

Кокушкин мост является местом, с которого начинаются события, описанные Ф. М. Достоевским в романе «Преступление и наказание» и происходящие в районе этого моста. Начинается роман словами: «В начале июля, в чрезвычайно жаркое время, под вечер, один молодой человек вышел из своей каморки, которую нанимал от жильцов в С-м переулке (Столярном переулке, с 1950 г. улица Пржевальского), на улицу и медленно, как бы в нерешимости, отправился к **К-ну (Кокушкину) мосту**».

В 1872 г. мост был капитально отремонтирован, при этом пролетное строение его изготовили по образцу старой конструкции. В дальнейшем мост неоднократно ремонтировался и сохранился в таком виде до 1946 г.

Ввиду ветхости деревянных конструкций и расстройтва кладки опор мост в 1946 г. реконструировали по проекту инженера Б. Б. Левина и архитектора Л. А. Носкова, соорудив новые опоры и металлическое опорное строение. Старые опоры полностью разобрали, а в основание новых забili по 170 свай. Пролетное строение состоит из восьми двутавровых сварных балок.

С фасадов пролетное строение декорировано стальными листами с прикрепленными к ним литыми фрагментами. Перильные ограждения на пролетном строении — чугунные, литые, на устоях (подобно ограждениям канала).

## **ВОЗНЕСЕНСКИЙ МОСТ**

Расположен на Вознесенском проспекте. Длина моста 19,3 м, ширина — 20 м. Назван по Вознесенской церкви, построенной рядом с мостом в XVIII веке и разрушенной в 1936 г.

В 1735 г. здесь был деревянный мост. В конце XVIII века, в период завершения работ по сооружению гранитных набережных Екатерининского канала, мост был перестроен. Он стал **однопролетным** и имел уже каменные устои и деревянное балочное пролетное строение. Длина его была 12 м, ширина — 10,8 м.

У моста высится угловой дом под № 79 по каналу. Здесь в гостинице «Неаполь» в конце 1825 г. поселился декабрист М. Г. Кавховский, смертельно ранивший во время бунта на Сенатской пло-

щади генерала М. А. Милорадовича. В 1855 г. здание надстроили по проекту архитектора А. И. Ланге в стиле «второго барокко».

В 1919 г. мост капитально отремонтировали и, при прежней ширине, он стал иметь ригельно-подкосное пролетное строение, состоящее из девяти прогонов.

В 1930 г., в связи с прокладкой по проспекту Майорова трамвайных путей, мост реконструировали, сохранив старые устои, сделав более прочное (тоже ригельно-подкосное) пролетное строение и расширив до 22 м. Для этого по обе стороны устоев забили дополнительные свайные опоры.

Во время Блокады пролетное строение было повреждено взрывом немецкой авиабомбы. Часть разбитых прогонов, опирающихся на каменные устои, заменили металлическими двутавровыми балками. Однако в 1957 г. вследствие аварийного состояния моста движение по нему было закрыто и произведена реконструкция по проекту инженера Б. Б. Левина и архитектора Л. А. Носкова.

Новый Вознесенский мост тоже **однопролетный**. Он имеет металлическое пролетное строение рамной конструкции. Опоры моста — бетонные, возведенные на свайных основаниях.

На мосту установлены перильные ограждения, такие же, как на Итальянском мосту, и торшеры с фонарями — как на Могилевском и Балтийском мостах.

## **ПОДЪЯЧЕСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Большой Подъяческой **улицы** и Фонарного переулка. Длина моста 19 м, ширина — 20 м. Название получил от подъячих (помощников дьяков) — делопроизводителей и письмоводителей приказов, проживавших в XVIII веке в **этом районе** Петербурга.

Мост построен в 1910-е гг. В 1970 г. реконструирован по проекту инженера Л. Н. Соболева и архитектора Л. А. Носкова. Тогда же на нем установлены гранитные обелиски с фонарями, снятые с Александровского моста, находившегося у впадения Введенского канала в Фонтанку. Александровский мост был разобран после засыпки в **1965—1970** гг. Введенского канала, прорытого в начале XIX века между Обводным каналом и Фонтанкой.

## ЛЬВИНЫЙ МОСТ

Мост расположен напротив Малой Подъяческой улицы. Длина моста 27,8 м, ширина — 2,42 м. Назван по четырем чугунным скульптурам **львов**, выполненных скульптором П. П. Соколовым и установленных у входа на мост. Историческое название — «Мост о четырех львах».

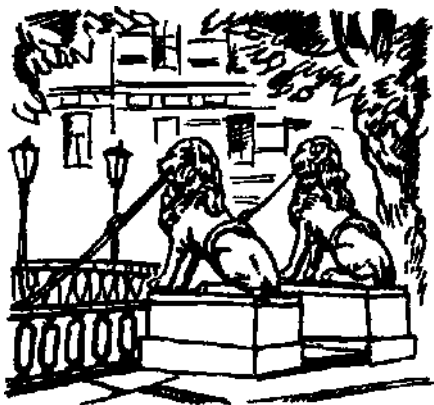
Проект возведения моста утвержден 18 февраля 1825 г. Строительство началось 13 июля 1825 г. Автор проекта инженер В. К. Треттер, руководили строительством инженер В. А. Христианович и десятник И. Костин. Мост открыт для движения 1 июля 1826 г. В этот день с восьми часов утра до одиннадцати часов по нему прошли около 2700 человек.

Изготовление чугунных и металлических частей, а также сборку элементов на месте строительства производил завод Берда.

Этот мост, подобно Банковскому — **однопролетный** висячий. Его опоры, сложенные из бутовой и каменной, тесаной кладки, облицованной гранитом, находятся на одном уровне с набережной. Основанием опор служат ростверки на деревянных сваях.

В качестве несущих и поддерживающих настил элементов были приняты металлические цепи из звеньев круглого сечения. Опорами — заделанные в фундаменты металлические каркасы, декорированные скульптурами львов на чугунных пьедесталах. На участке от чугунных плит до низа пьедестала цепи заключены в чугунные трубы, заполненные воском для предохранения их от ржавления.

На мосту были установлены чугунные ограждения с двумя фонарями посреди пролета. В 1880 г. фонари сняли, а ограждения заменили неудачными по рисунку коваными решетками. Белую окраску фигур заменили темной, мрачной.



Львиный мост



В 1951 г. произведен ремонт моста по проекту инженера А. М. Яновского. Деревянные фермы, служившие основой для настила, заменили стальными двутавровыми балками.

В 1954 г. по проекту архитектора А. Л. Ротача и техника Г. Ф. Перлиной проведены реставрационные работы по воссозданию утраченных элементов архитектурного декора — ограждений, торшеров с фонарями, первоначальной окраски.

В 2000 г. мост капитально отремонтировали — заменили металлическое пролетное строение, усилили опоры моста, выполнили художественную подсветку, отреставрировали скульптурные изображения львов, вернув их первоначальный цвет — под мрамор, установили новые металлические решетки перил. 25 декабря 2000 г. состоялось торжественное открытие моста в присутствии губернатора.

## **ХАРЛАМОВ МОСТ**

Расположен на проспекте **Римского-Корсакова**. Длина моста 32,3 м, ширина — 22,2 м.

Здесь уже в 1753 г. находился деревянный мост на сваях. В 1880 г. мост капитально перестроили. В результате он стал деревянным **однопролетным, подкосной системы** с каменными, облицованными гранитом, опорами.

В 1927 г. мост переименовали в Комсомольский в честь десятой годовщины Коммунистического союза молодежи. Поводом для переименования именно этого моста послужило то обстоятельство, что неподалеку от него, в доме 14 по Театральной **площади**, в **1918—1919** гг. размещался один из районных комитетов этой молодежной организации.

К 1934 г. мост перестал удовлетворять требованиям эксплуатации. Его разобрали, и на этом месте построили новый по проекту инженеров М. И. Жданова и А. Д. Саперштейна.

В основу проектирования нового моста взят проект соседнего с ним Ново-Никольского моста. Его пролетное строение представляет собой сплошной железобетонный свод, опирающийся на бетонные устои со свайными основаниями. Мост косой (угол между продольными осями канала и моста 108 градусов).

Перильные ограждения выполнены в виде стальной решетки простого рисунка, а на устоях — гранитные парапеты.

В 1991 г. мосту вернули историческое название.

## НОВО-НИКОЛЬСКИЙ МОСТ

Расположен в створе улицы **Мясникова** и Никольской площади. Длина моста 30,2 м, ширина — 22,2 м. Назван по расположенному рядом Никольскому собору, построенному в **1753—1756** гг. по проекту архитектора С. И. Чевакинского в центре обширного плаца «Морского полкового двора».

Здесь в **1835—1837** гг. был построен **однопролетный** чугунный арочный тюбинговый мост на устоях бутовой кладки с гранитной облицовкой по проекту инженеров Завадовского и Кларка.

Когда настал момент открытия движения 8 октября 1837 г. мост под влиянием быстро протекающих деформаций береговых устоев от действия касательных усилий обрушился. Была создана специальная комиссия по расследованию причин аварии. Завадовского подвергли домашнему **аресту**, а затем наложили арест на недвижимое имущество авторов проекта и взыскание определенной части из их жалования.

Государь повелел построить новый чугунный мост. В процессе его проектирования возникла идея создания однопролетного арочного моста из котельного железа с соединениями на заклепках. Его возвели в 1841 г. Это был первый железный мост, построенный через Екатерининский канал. Верхнее строение его было выполнено деревянным, из поперечных брусьев и настилов. Опоры выложены из бута и облицованы гранитом. Длина его была 17,04 м; ширина — 14,91 м. Автором проекта конструктивной части был директор Александровского чугунолитейного завода в Петербурге обер-берг-гауптман 4-го класса М. Е. Кларк. Строительство велось под наблюдением инженера Е. А. Адама и архитектора К. И. Росси, по рисункам которого мост был украшен чугунной оградой и фонарями.

В 1880 г. мост перестроили на **трехпролетный** с деревянными речными опорами. Среднее пролетное строение было на металлических балках, а береговые — деревянные.

Ввиду сильного загнивания деревянных опор в 1934 г. мост перестроили. Он стал железобетонным арочным с железобетонными сводами и железобетонными парапетами. Опоры облицовали гранитом. Авторы проекта — инженеры М. И. Жданов и А. В. Козлова, архитектор И. Г. Капцюг.

## КРАСНОГВАРДЕЙСКИЙ МОСТ

Мост является продолжением набережной Крюкова канала. Длина моста 21,5 м, ширина — 4,5 м. Современное название получил в 1956 г. в память о Петроградской Красной гвардии, организованной в апреле 1917 г.



**Красногвардейский мост**

Мост пешеходный. По конструкции — однопролетный, металлический. Сварное пролетное строение состоит из двух главных балок и двух вспомогательных двутавровых. Каменные, облицованные гранитом устои выдвинуты в канал на 3,3 м.

Основания опор из деревянных свай. На мосту установлены четыре гранитные тумбы с гранитными обелисками, несущими на себе светильники.

Авторы проекта инженер П. А. Куликов, архитекторы П. А. Аршев и В. С. Васильковский.

## ПИКАЛОВМОСТ

Перекрывает канал Грибоедова в месте его слияния с Крюковым каналом. Длина моста 23,15 м, ширина — 10,58 м. В названии моста сохранилась фамилия строившего его подрядчика. С моста можно увидеть семь других мостов — Могилевский, Красногвардейский, Ново-Никольский, Смежный, Старо-Никольский, Кашин и Торговый.

Мост сооружен в 1783—1785 г. Он был одним из деревянных балочных мостов на каменных опорах (береговые устои и быки),

построенных через **Екатерининский** канал в 1780-е гг. Лучше других сохранил свой первоначальный облик. Является одним из ценнейших памятников города. Лишь в середине XIX века подъемная часть в среднем пролете заменена постоянной, а в 1906 г. деревянные прогоны его пролетного строения заменили двутавровыми стальными балками.

Мост — **трехпролетный**, имеет каменные, облицованные гранитные опоры. Перильные ограждения — легкие стальные. На средних опорах за пределами пролетного строения установлены гранитные обелиски на фигурных **пьедесталах**, завершенных золочеными шарами.



**Пикалов мост**

После Блокады были восстановлены на обелисках кронштейны и поставлены стеклянные овальные фонари.

В **1982—1984** гг. была произведена реконструкция моста по проекту инженеров Л. Н. Соболева и Р. Р. **Шипова** — металлические пролетные строения заменили железобетонными плитами.

## **МОГИЛЕВСКИЙ МОСТ**

Расположен в створе Лермонтовского проспекта. Длина моста 28,26 м, ширина — 23,54 м. Название получил от города Могилева в Белоруссии.

В **1911—1912** гг. здесь был построен деревянный, свайный, трехпролетный мост подкосной системы, длиной 49,6 м и шириной **11,5** м.

В 1928 г. мост капитально перестроен с расширением до 19 м. Он был тогда также **трехпролетным**, со средним судоходным пролетом ригельно-подкосной системы.

В 1941 г. немецкий снаряд попал в мост и сжег его.

В 1953 г. на его месте сооружен новый постоянный **однопролетный**, арочный, железобетонный мост. Устои моста — массивные бетонные. Опоры и свод облицованы розовым гранитом. Перильные ограждения — чугунные литые решетки, подобные решеткам набережной Мойки, но с чугунными тумбами, а на устоях —

гранитные парапеты. Мост украшают, установленные на устоях, литые, оформленные в виде пучка копий торшеры, с подвешенными к ним на кронштейнах шестигранными фонарями. Авторы проекта инженер В. В. Блажевич и архитектор С. Г. Красиков.

## **АЛАРЧИН МОСТ**

Мост расположен по продолжению Английского проспекта. Длина моста 35,3 м, ширина — 15,8 м. Название моста связано с неправильным произношением фамилии корабельного мастера Аладчанина, дом которого находился неподалеку от моста.

К 1753 г. здесь уже существовал деревянный мост. В 1783—1787 гг. одновременно с устройством гранитной набережной канала мост перестроили. Он имел три пролета с деревянным подъемным пролетным строением, опирающимся на каменные, облицованные гранитом опоры. Четыре гранитных обелиска со стеклянными овальными фонарями находились на средних опорах моста. Железная ограждающая решетка имела простой рисунок. Ширина старого моста составляла 10,2 м. В 1840 г. разводное строение заменили **новым**.

Мост реконструирован в 1906—1907 гг. по проекту инженеров В. А. Берса, А. П. Пшеницкого, А. П. Станового и архитектора А. И. Зазерского.

При постройке новый мост был расширен до 15,8 м. Опоры использовали старые, причем устои соответственно расширили, на них установили обелиски, снятые со средних опор. Новое пролетное строение стало металлическим, балочным. Тротуары вынесены на консоли.

В 1953 и 1969 гг. произвели реконструкцию моста по проекту архитектора А. Л. Ротача, при этом были восстановлены утраченные гранитные торшеры с фонарями.

## **КОЛОМЕНСКИЙ МОСТ**

Располагается против улицы Володи Ермака. Длина моста 27,93 м, ширина — 2,28 м. Назван по старому району Петербурга — Коломне, где этот мост расположен,

В 1906 г. здесь был построен деревянный мост на свайных опорах с металлическими пролетными строениями. Ширина его равнялась 2,4 м. Мост не отличался архитектурным обликом.

Конструкции его к 1960-м гг. обветшали, и встал вопрос о постройке нового моста.

В 1967 г. инженерами **В. И. Крыжановским**, **И. Н. Артемьевой**, **Н. Г. Бонч-Осмоловским** и **Б. Э. Дворкиным** был разработан проект сварного алюминиевого моста из ферм пространственной системы.

В 1969 г. здесь был построен один из интересных и редких пешеходных мостов. Он выполнен из алюминиевого сплава. Несущими элементами являются алюминиевые трубы диаметром 270 мм, изогнутые в виде двухшарнирной арки панельно-каркасной системы. Покрытие выполнено из асфальтобетона, уложенного по **гофрированной** плите. Опоры из монолитного **бетона**, облицованные гранитом, покоятся на свайном основании. Входы на мост оформлены в виде раскрытых гранитных пятиступенчатых лесенок с перилами «барочного типа». В их массивы вплетены торшеры из металлических труб разных диаметров на гранитных пьедесталах. Ограждения — секции из часто расставленных стержней квадратного сечения. Мост отличается красивым силуэтом. Остается только надеяться, что его не разберут на части «охотники» за цветными металлами.

## **МАЛО-КАЛИНКИН МОСТ**

Мост расположен на набережной Фонтанки у примыкания к ней Садовой улицы. Длина моста 27,7 м — ширина — 16,22 м. Название от находившейся здесь еще в **XVII** веке **Калинкиной деревни**.

Предшественником ныне существующего **Мало-Калинкина** моста был **постоянный, трехпролетный** мост с каменными опорами и деревянным верхним строением, сооруженный по проекту инженера **И. Н. Борисова** в период **1780—1790** гг., после постройки подобных же мостов на Фонтанке.

В 1808 г. мост, имевший ширину 10 м, был реконструирован и расширен до 16,22 м. Каменные опоры его были отремонтированы с разборкой кладки в пределах двух рядов гранитной облицовки с забивкой дополнительных свай.

Во второй половине XIX века был заменен центральный разводной пролет, а в 1908 г. деревянные балки заменены клепаными металлическими с чугунными противовесами.

В 1952 и 1970 гг. по проекту архитектора **А. Л. Ротача** были восстановлены торшеры с фонарями и обелиски на русловых опорах.

# МОСТЫ МОЙКИ

## 1-й ИНЖЕНЕРНЫЙ МОСТ

Мост расположен в истоке реки Мойки на реке Фонтанке, по ее набережной- Длина моста 27,8 м, ширина — 9,5 м. Название связано с новым наименованием Михайловского замка, где в 1823 г. разместилось Главное инженерное училище.



1-й Инженерный мост

Во второй половине XVIII века, когда на месте Инженерного замка стоял деревянный Летний дворец Елизаветы Петровны, его усадьба соединялась с Летним садом крытым деревянным мостом — переходом через Мойку. Сооруженный по проекту Ф. Б. Растрелли, он располагался против главного входа в Летний сад, по имени которого и получил название Летнего.

В 1780-х гг. на месте современного 1-го Инженерного моста был построен деревянный мост, названный Летним.

При осуществлении проекта архитектора К. И. Росси по перепланировке района, прилегающего к Инженерному замку, в 1828—1830 гг. на месте Летнего моста по проекту инженеров П. П. Базена и Э. К- Клапейрона был сооружен новый металлический мост с чугунным коробчатым арочным пролетным строением. Основания под береговые устои были выполнены в виде ростверка

на сваях. Каменные опоры облицевали гранитными блоками чистой тески.

Металлические конструкции моста изготовили на Александровском чугунолитейном заводе и на заводе Берда. Строительство закончено в 1829 г. Во второй половине XIX века Летний мост сначала был переименован в Инженерный, потом (с 1882 г.) в Первый Инженерный.

По конструкции и изяществу архитектурных элементов мост является уникальным сооружением и ценнейшим памятником архитектуры. Фасады арок украшены накладными отливками из чугуна в виде античных щитов и шлемов. Фонари изготовлены в виде пучков скрещенных копий, соединенных посреди переплетающимися венками. Такая конструкция отличается повышенной устойчивостью.

Решетка по рисунку архитектора Л. И. Шарлеманя представляет собой короткие копыя-дротики, соединенные горизонтальными тягами. Столбы решетки выполнены в виде ликторских пучков<sup>39</sup>; на них укреплены мечи и щиты с изображением головы Горгоны Медузы<sup>40</sup>. Это изображение напоминает о подвиге героя древнегреческих сказаний — Персея, отрубившего Медузе голову, и о появлении любимого коня поэтов — Пегаса, родившегося из крови убитой Медузы. Но, к сожалению, этот образ привлекателен не только для поэтов. Некие «поклонники» Медузы регулярно сбивают ломом ее изображение с ограды то ли для продажи **любителям** древнегреческого эпоса, то ли для украшения собственного логова.

Мост эксплуатировался свыше 120 лет без капитального ремонта. Но «ничто не вечно под луной». В результате прогрессирующих деформаций пролетного строения и просадки опор в 1946 г. движение по мосту было закрыто.

В 1951 г. состояние мостовых конструкций признали угрожающим. По проекту инженера Б. Б. Левина в 1952—1954 гг. произведена реконструкция моста. Опоры его капитально отремонти-

<sup>39</sup> Знак власти ликторов — особой стражи в Древнем Риме

<sup>40</sup> Такая же решетка немного раньше, еще в 1826 г, установлена у южной границы Летнего сада, у левого берега Мойки — на месте возвышавшихся здесь гранитных брустверов с пушками, охранявших резиденцию императора Павла I. Копии масок с изображением Медузы Горгоны украсили металлические ворота дома 105 по Лиговскому проспекту, построенного в 1978 г. для сотрудников Лен-издата.



рованы с добавлением в их основания наклонных свай. Вместо старых чугунных арок в новом пролетном строении применены **двухшарнирные**, предварительно напряженные рамы со стальным ригелем и железобетонными ногами. Архитектурное оформление моста восстановлено в прежнем виде. Фонари воссозданы по проекту архитектора А. Л. Ротача.

### **1-й САДОВЫЙ (2-й ЦАРИЦЫН) МОСТ**

Мост находится в створе Садовой улицы. Длина моста 33,8 м, ширина — 20,4 м. Назван по расположению рядом с Летним и Михайловским садами.

Садовый (бывший Михайловский) мост впервые был построен в **1710-х** гг. на месте пересечения реки Мойки с ныне существующей Садовой улицей. Это был деревянный мост с подъемной средней частью для пропуска мачтовых судов.

В **1798—1810** гг. при сооружении на Мойке гранитных набережных мост перестроен в однопролетный, деревянный с каменными опорами.

В 1836 г. на месте деревянного Михайловского моста по проекту инженеров П. П. Базена, А. Д. **Готмана** и И. Ф. Буттаца сооружен однопролетный, каменный, арочный мост.

В связи со строительством в городе трамвайных путей и увеличением нагрузок каменный Михайловский мост в 1907 г. заменили металлическим. Проект частичной реконструкции А. П. **Пшеницкого**. Старые каменные опоры переложили. Металлическое пролетное строение моста состоит из девяти **двухшарнирных** арок, на которые опирается при помощи металлических стоек верхнее строение моста.

Архитектурное оформление этого сооружения выполнено по проекту архитектора Л. А. Ильина. Из-за всевозможных организационных неполадок перильные ограждения и фонари были установлены только в 1913 г. На мосту стоит чугунная решетка, где наряду со скрещенными копиями можно увидеть изображение круглых щитов. Рисунок решетки повторяет рисунок нижней части ворот у здания Русского музея, спроектированных Росси. Фонари выполнены в виде металлических пик, соединенных накладками из щитов и венков.

В 1951, 1967 и 1969 гг. производилась реставрация моста. Было восстановлено архитектурное оформление Л. А. Ильина.

В 1967 г. декоративные накладки покрыли тонким листовым золотом.

## 2-й САДОВЫЙ МОСТ

Мост расположен северо-западнее Михайловского сада, в створе проезда Марсова поля. Длина моста 42,8 м, ширина — 20 м. Назван по нахождению рядом с Михайловским садом.

В 1876 г. на этом месте построили **однопролетный** металлический мост на чугунных сваях, по которому стали ходить поезда конно-железной дороги. В 1933 г. мост перестроили. Он стал **трехпролетным** балочным деревянным.



2-й Садовый мост

В 1967 г. мост перестроили по проекту инженера Е. А. Болтуновой и архитектора Л. А. Носкова. Современный мост **однопролетный**, в виде **трехшарнирной** железобетонной рамы, опоры которой облицованы гранитом.

Авторы проекта сумели придать мосту черты классицизма. Этому в значительной мере способствовало устройство оригинальных торшеров и литых перил, являвшихся точной копией несохранившегося моста через засыпанную часть реки Таракановки у Нарвских ворот. Вид перил, выполненных по рисунку В. Стасова, был воссоздан по старым фотографиям усилиями инженера П. П. Степанова, архитекторов-реставраторов А. Е. Полякова, И. Н. Бенуа и скульптора Г. Ф. Цыганкова.

К 1998 г. бетон моста настолько «просел», что появились дыры под трамвайным полотном. Началась реконструкция. Были

демонтированы все аварийные элементы, усилены балки и пролеты, восстановлено художественное убранство моста. 23 октября 1999 г. мост вновь открыли для движения. Только трамваи теперь по мосту не ходят. Питерский трамвай постепенно вытесняется с центра на окраины. Вот как объясняла эту ситуацию одна из петербургских газет в декабре 2000 г.: «Во-первых, нынешние трамвайные вагоны шумят. Во-вторых, они медлительны. В-третьих, создают вибрации, плохо сказывающиеся на дорожном полотне и **близстоящих** исторических зданиях. В-четвертых, трамвай **нельзя**, как автобус, объявить экспрессом или такси, чтобы назначить произвольные цены за проезд. И, наконец, на трамвайных рельсах неприятно встряхивает служебные "Вольво" и "Ауди" больших городских чиновников, а также "Мерседесы" лучших людей города».

## МАЛО-КОНЮШЕННЫЙ И ТЕАТРАЛЬНЫЙ МОСТЫ

Мосты располагаются в месте соединения Мойки с **каналом** Грибоедова. Длина Мало-Конюшенного моста через Мойку 33 м, ширина — 15,62 м. Длина Театрального моста через канал Грибоедова 23 м, ширина — 15,5 м. Мало-Конюшенный мост назван по расположению у Главных императорских конюшен. Театральный — по находившемуся в конце XVIII века на Царицыном лугу (Марсовом поле) деревянному **театру**<sup>41</sup>.

Первоначально вблизи Царицына луга находились два деревянных подъемных моста: Мало-Конюшенный и Перво-Конюшенный. Последний, соединявший берега Мойки, в 1770-х гг. стал называться Театральным.

В 1829—1831 гг. здесь построен «трехколенный» **мост**<sup>42</sup> — комбинация из двух настоящих мостов: Мало-Конюшенного через Мойку и Театрального через Екатерининский канал, а также ложного моста. Этот фиктивный «мост», расположенный у здания Главных императорских конюшен, был сооружен по чисто архитектурным соображениям. Арка, оформляющая его фасад со сто-

<sup>41</sup> Вольный Российский театр сооружен в 1770 г. в юго-западном углу Царицына луга, у устья былого Красного канала. В этом театре состоялась премьера «Недоросля» Д. И. Фонвизина. Здание театра снесено по приказу Павла в 1797 г.

<sup>42</sup> Мост получил также в литературе названия — «**трехаркный**», «тройной», «**трехарочный**».

роны Екатерининского канала, повторила очертания соседней арки Театрального моста, и в совокупности они образовали строго симметричную композицию. Авторы проектов Театрального, Мало-Конюшенного мостов инженеры Е. А. Адам и В. К. Треттер.



Мало-Конюшенный и Театральный мосты

Пролетные строения мостов собирались из типовых чугунных тубингов <sup>43</sup>, скрепленных болтами.

Перильные ограждения мостов представляют собой непрерывный ряд коротких пик, на фоне которых наложены барельефы с изображением пальметт и головы Горгоны Медузы. Устойчивость перилам придается относительно часто расставленными с наружных сторон фигурными кронштейнами. Фонарные столбы первоначально были достаточно высокими. Петербургский генерал-губернатор, обращаясь в 1831 г. в Главное управление путей сообщения с просьбой о переделке фонарей, в качестве убедительного аргумента приводил случай, когда: «...один фонарщик упал с фонарем в Мойку...». Фонарные столбы укоротили.

Со временем архитектурное оформление мостов пришло в запущенное состояние — перильные ограждения повреждены, фонари отсутствовали.

В 1936 г. произведен капитальный ремонт мостов, заменена изоляция, проезжая часть покрыта диабазом, тротуары — асфальтом, при этом они отделены от проезжей части поребриком.

<sup>43</sup> Тубинги — полые ящики 2,8 × 1,59 × 0,38 м, толщина 2,5 см. Швы между ними заполнялись замазкой, состоявшей из серы, нашатыря и чугунных опилок в соотношении 1 : 1 : 16.

В 1953 г. восстановлено первоначальное архитектурное оформление мостов, частично утраченное в период обстрелов города немцами. В 1999 г. мосты в очередной раз отремонтированы по проекту инженера Б. Брудно.

## БОЛЬШОЙ КОНЮШЕННЫЙ МОСТ

Мост расположен по продолжению Мошкова переулка. Длина моста 28,8 м, ширина — 11,61 м. Название моста связано со зданием Главных императорских конюшен, расположенных на левом берегу **Мойки**<sup>44</sup>.

Ранее на данном месте был деревянный мост, построенный одним из первых в Петербурге. В царствование Елизаветы Петровны балочные деревянные мосты нередко обшивались досками и окрашивались «под камень». Ограждения выполнялись из баясин, закрепленных между деревянными прямоугольными стойками. Так был оформлен и Большой Конюшенный, спроектированный Германом ван Болесом в 1753 г.

В 1828 г. здесь был построен новый мост из чугунных тюбингов. Авторы проекта инженеры Е. А. Адам и В. К. Треттер. Они же авторы архитектурного оформления моста.

6 декабря 1828 г. мост был открыт для движения. Один из авторов проекта — Е. А. Адам дал следующую характеристику выполненным работам: «...**быки** составлены из старых камней от ломки набережных и остатков прежних работ по Суворовскому мосту, но был произведен подбор их по цвету и по высоте... Что касается до внешних узоров — карнизов, фризов, кронштейнов, решеток и пр., то справедливость требует, чтобы я засвидетельствовал... отличное искусство, с которым оные отлиты в казенном литейном **заводе**...».

По предложению П. П. Базена в **щековых** плоскостях тюбингов для уменьшения их массы делались отверстия эллиптической формы.

Мост арочный **однопролетный**. Чугунная арка покоится на береговых устоях, облицованных гранитными блоками правильной резки, основанием для которых служат деревянные ростверки, опирающиеся на сваи. Пролетное строение моста закрыто с фа-

<sup>44</sup> Здание построено в 1817—1823 гг. В. П. Стасовым, на месте старого Конюшенного двора, построенного еще в начале 1720-х гг.

садов чугунными листами, украшенными художественным орнаментом.

Перильные ограждения выполнены в виде часто расставленных дроти́ков с накладной арматурой из переплетенных венков, пронизанных копьевидными шестами с наконечниками, и поддерживающих перила фигурных кронштейнов. Фонарные столбы установлены на гранитных парапетах на относительно высоких чугунных пьедесталах.

Только в 1935 г. возникла необходимость укрепления его пролетного строения, что было осуществлено путем сооружения железобетонного свода под чугунными арками по проекту инженеров **М. И. Жданова** и **А. Д. Саперштейна**. Внешние формы моста были соблюдены.

В 1951 г. под руководством архитектора **А. Л. Ротача** произведена реставрация фонарей и решеток.

## ПЕВЧЕСКИЙ МОСТ

Мост пересекает реку Мойку у Дворцовой площади (бывшей площади Гвардейского штаба). Длина моста 24 м, ширина — 72 м. Назван по расположенной рядом Певческой капелле.

Здесь в **1834** г. был построен деревянный мост по проекту архитектора **О. Монферрана**. Он предназначался для прохода на Дворцовую площадь войск, участвовавших в церемонии открытия Александровской колонны. Мост называли Желтым по цвету окраски.

Через пять лет было решено построить здесь новый мост. Газета «Северная пчела» за 27 июля 1839 г. писала: «В прошедшую субботу 22 июля происходила закладка Певческого моста на Мойке, у Дворцовой площади, между зданиями Гвардейского Штаба и Министерства Иностранных Дел. Мост сей... послужит довершением великолепной Дворцовой площади. Он воздвигается из чугуна, на гранитных устоях и будет один из самых красивых в столице. Сооружение его... возложено на Генерал-Майора Адама. Отливка чугунных частей и украшений производится на казенном Александровском заводе».

Ныне существующий мост сооружен в 1840 г. по проекту инженера **Е. А. Адама** взамен деревянного моста. Мост — однопролетный, арочный. Пролетное строение состоит из чугунных коробок

(кессонов), скрепленных между собой болтами. Устои моста — каменные, облицованные гранитом, возведены на свайных ростверках. В качестве перильных ограждений на мосту установлены литые чугунные, ажурные решетки «поистине сказочной красоты», авторство рисунка которых не **установлено** <sup>45</sup>.

Мост был торжественно открыт 24 ноября 1840 г. Первым по нему проехал в **экипаже** сам император.

При возведении моста и в первое время его эксплуатации строители столкнулись с непредвиденной сложностью. Дело в том, что петербуржцы расхищали для своих хозяйственных нужд болты и гайки, соединявшие кессоны, не представляя себе всех последствий этого воровства. Только в течение первых восьми месяцев эксплуатации была обнаружена кража 50 болтов и 27 гаек. Сюжет для России весьма известный и блестяще описанный А. Чеховым в рассказе **«Злоумышленник»**.

Одновременно с окончанием строительства моста было окончено и строительство здания Штаба Гвардии, осуществленное по проекту архитектора А. П. Брюллова на месте находившегося здесь дворцового экзерциргауза. Оно завершило формирование восточной границы Дворцовой площади и важного участка набережной Мойки.

Певческая капелла, давшая название мосту, является старинным музыкальным учреждением. Начало ее восходит к мужскому хору московских певчих дьяков, основанному еще в 1479 г. С 1703 г. этот коллектив, преобразованный к тому времени в придворный хор, был переведен в Петербург. С 1763 г. стал именоваться Придворной певческой капеллой. Современное здание Капеллы было построено в 1889 г. по проекту архитектора Л. Н. Бенуа в формах неоклассицизма.

## **ЗЕЛЕНый МОСТ**

Мост расположен в створе Невского проспекта. Длина моста 39,8 м, ширина — 38,67 м. Современное название возвращено мосту в ноябре 1997 г., а до этого, с октября **1918** г., назывался Народным в честь народа, совершившего революцию.

Впервые здесь в **1717—1718** гг. был сооружен деревянный подъемный мост, который в течение **XVIII** века неоднократно **ре-**

<sup>45</sup> Исследователи считают, что авторами рисунка могли быть архитекторы В. Стасов, К. Росси или Д. **Адамини**.

монтировался и перестраивался. В 1735 г. при перестройке его выкрасили в зеленый цвет и назвали Зеленым. В 1770-х гг. на Невском проспекте был построен дом управления петербургского генерал-полицмейстера Н. И. Чичерина, и мост стал называться Полицейским. В конце XVIII века он был заменен трехпролетным на каменных опорах с деревянными пролетными строениями балочной системы.

В таком виде он стоял до 1806 г., когда по проекту архитектора и инженера В. И. Гесте (консультант Ф. П. Деволант) здесь был построен первый чугунный мост. Конструкция его сохранилась до настоящих дней, изменился лишь его внешний облик. Также как и у других мостов подобного типа, его арочное пролетное строение состоит из опрокинутых вверх дном чугунных коробок, скрепленных между собой болтами. Основание опор — свайные ростверки.

Тротуары выложили гранитными плитами на одном уровне с проезжей частью и разделили металлическими прутьями между гранитными парапетными камнями.

**Надмостные** сооружения выполнили в виде литых перильных ограждений и гранитных обелисков, увенчанных золочеными шарами.

В 1842 г., в связи с возрастающим движением на Невском проспекте, по проекту инженера А. Д. **Готмана** мост расширили путем устройства тротуаров на консолях. При этом установили глухие гранитные **парапеты**, а гранитные обелиски заменили более легкими чугунными фонарными столбами.

В **1844** г. на мосту уложена первая в России мостовая из асфальтовых кубиков. Современник-журналист писал: «Асфальт, вылитый в кубическую форму, выдерживает самую жесткую пробу, потому что едва ли где бывает более езды, как по Полицейскому мосту».

В связи с постройкой городских железных дорог в **1904—1907** гг. мост расширили, с обеих сторон добавили по пять рядов коробчатых арок с соответствующим расширением опор. Авторами проекта перестройки стали инженеры В. А. Берс, А. Л. Становой и А. П. Пшеницкий.

Новое архитектурное оформление выполнено по проекту архитектора Л. А. Ильина. Фасадные арки моста были **украшены** орнаментами, а фонарные столбы заменены железными **канделябрами** с позолотой, с шестигранными стеклянными фонарями.



Мост обладает высокими архитектурными качествами — легкостью пролетного строения, пологостью свода и художественностью декора.

В день «Кровавого воскресенья» 9 января 1905 г. у перестраиваемого моста были построены войска, которые расстреливали петербуржцев, направлявшихся к Зимнему дворцу.

В 1938 г. для предохранения от электрохимической коррозии блуждающими токами свод под трамвайными путями (трамвайное движение по Невскому осуществлялось до 1949—1950 гг.) был изолирован двумя слоями рубероида между рядами цементной смазки по 30 мм, а вся проезжая часть и тротуары покрыта асфальтом. В 1951 г. при ремонте моста восстановили утраченные к этому времени шестигранные фонари. В 1961 и 1967 гг. произведена реставрация мостовых канделябров и фонарей.

Зеленый мост — единственное место на Невском проспекте, откуда виден шпиль Петропавловского собора.

## **КРАСНЫЙ МОСТ**

Мост находится на пересечении реки Мойки с Гороховой улицей. Длина моста 42 м, ширина — 16,8 м. Название мост получил по цвету окраски, существующей с 1808 г. (до этого назывался Белый, также по цвету окраски).

Первый деревянный мост на этом месте был зафиксирован на плане Петербурга 1717 г. В 1737 г. его перестроили. Это был деревянный мост со средним разводным пролетом, имевшим в пролетном строении узкую щель (около 70 см) для пропуска мачтовых судов. Она закрывалась съёмными щитами. Авторство конструкции принадлежало Герману ван Болесу. Конструкция не получила широкого распространения.

В конце XVIII века мост был перестроен на **трехпролетный** постоянный.

В начале XIX века в одном из домов у Красного моста регулярно проводились общественные балы, весьма популярные у петербургской публики. Газета «Санкт-Петербургские ведомости» от 22 февраля 1803 г. писала: «Пьер Гюге и Гатовский честь имеют известить почтенную публику, что они каждый четверг и субботу, доколе публичные увеселения будут позволительны, давать будут в доме г-на надворного советника Кусовникова, в коем напред сего было музыкальное собрание, состоящем у Красного

моста, публичные балы. За вход в оные платит каждой кавалер 1 р. 50 к. и имеет право привести с собою столько дам, сколько за благо рассудит»<sup>46</sup>.

В 1814 г. по проекту инженера В. И. Гесте мост заменен однопролетным, чугунным, арочным. Пролетное строение его состояло из чугунных коробок по типу Народного, Певческого и им подобных мостов.

В период с 1924 по 1950 гг. наблюдалась прогрессирующая деформация опор моста и его пролетного строения, в результате чего раскрывались швы в стыках коробок, разрывались соединяющие их болты, в вертикальных ребрах коробок и их днищах появились около сорока глубоких трещин. Специальной комиссией, обследовавшей мост, состояние его было признано аварийным. Инженер В. В. Блажевич разработал проект, по которому в 1953—1954 гг. мост реконструировали. Новые сварные арки сменили старый чугунный свод. Внешний вид сохранили. Восстановили гранитные обелиски с бронзовыми позолоченными шарами и четырехгранными фонарями на металлических кронштейнах. Сохранены старинные перила, ограждающие тротуары от проезжей части. Фасады, сохранив традицию, выкрасили в красный цвет.

В качестве перильных ограждений служит литая чугунная решетка, однотипная с решеткой набережной реки Мойки.

## СИНИЙ МОСТ

Мост расположен у Мариинского дворца по продолжению Вознесенского проспекта. Длина моста 35 м, ширина — 97,3 м. Название мост получил по цвету окраски.

На месте нынешнего моста с 1737 г. **существовал** деревянный подъемный мост, построенный по проекту инженера Г. ван Болеса.

В период сооружения гранитных стенок набережной реки Мойки (1797—1810 гг.) здесь построили деревянный **трехпролетный** мост на деревянных опорах.

В 1818 г. мост заменили постоянным, **однопролетным** с чугунным коробчатым арочным пролетным строением и каменными,

<sup>46</sup> Балы прекращались на весь период великого поста, а бесплатный **вход** для женщин был вызван тем, что в Петербурге того периода **преобладало** мужское население. Дом **Кусовникова**, где проходили балы, находится на участке нынешнего дома 56 по набережной Мойки.

облицованными гранитом опорами по проекту инженеров В. Е. Гесте и П. П. Базена. Ширина моста равнялась 41 м.

В 1843 г., в связи с постройкой **Мариинского** дворца, мост расширили по проекту инженеров Е. А. Адама, А. Д. Готмана и И. С. Завалишина в сторону Красного моста, пристроив новые арки. Общая ширина его увеличилась до современных размеров. **Гранитные** обелиски заменили чугунными фонарями. Мост стал частью Исаакиевской площади.

При периодических обследованиях моста, начиная с 1925 г., были обнаружены сквозные трещины в коробках свода в нижней его части, разрывы болтов и просадка свода до 20 см. Устои оказались в удовлетворительном состоянии. В 1929—1930 гг. пролетное строение нижней части моста по проекту инженеров О. Е. Бугаевой и В. В. Чеботарева заменили железобетонным сводом, сохранив старые опоры. Перильные ограждения установили старые.

В 1971 г. на правом берегу Мойки у Синего моста по проекту инженера П. С. Панфилова и архитектора В. А. Петрова установили Водомерный столб в виде четырехгранного обелиска, увенчанного трезубцем Нептуна и врезанного в гранитную облицовку набережной. Нижняя часть Водомерного столба уходит в воду, по отметкам на его гранях **виден** уровень воды в данный момент. Здесь же можно увидеть уровни подъема воды во время крупнейших наводнений — 1824, 1903, 1924, 1955 и 1967 гг.

## ФОНАРНЫЙ МОСТ

Мост расположен в створе Фонарного переулка. Название моста происходит от фонарных мастерских, находившихся в этом районе в начале XIX века. К концу того же столетия название моста (и переулка) имело двусмысленное значение, так как в этом районе к тому времени существовало значительное количество «домов терпимости», вход в которые освещался красными фонарями.

Впервые здесь был построен пешеходный мост в 1906 г. Железобетонный мост построен в 1973 г. по проекту инженера Л. Н. Соболева и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 30 м, ширина — 20 м. Мост обеспечивает транспортное движение, соединяющее Конногвардейский бульвар с набережной Фонтанки.

## ПОЧТАМТСКИЙ МОСТ

Мост пересекает реку Мойку против Прачечного переулка. Длина моста 49,1 м, ширина — 2,2 м. Название мост получил по расположенному неподалеку Главному **почтамту**, а на участке дома **61** по Большой Морской улице, расположенном напротив моста, в 1840-х гг. архитектор А. **Кавос** построил «Двор почтовых карет» <sup>47</sup>.

В конце XVIII века здесь соорудили деревянный **четырёхпролетный** мост балочной системы с деревянными промежуточными опорами-быками в виде свай, обшитых досками.

Через четверть века на этом месте построили цепной пешеходный мост, сохранившийся до наших **дней**. Строительству цепных мостов способствовал герцог Александр Вюртембергский. Он занимал пост Главноуправляющего путей сообщения и публичных зданий.

Мост построен в **1823—1824** гг. по проекту инженеров В. К. **Третера** и В. А. **Христиановича**. Он строился одновременно с Пантелеймоновским мостом через Фонтанку у Летнего **сада**. Почтамтский мост — цепной, висячий, **однопролетный**. Его опоры, сложенные из бута и гранита, представляют собой одно целое со стенками набережных. Основанием тех и других служат свайные ростверки.

Для крепления цепей на опорах моста установлены чугунные обелиски, завершённые бронзовыми золочеными шарами.

Обелиски и удерживающие их с противоположной стороны чугунные дуги закреплены на опорах анкерными болтами, глубоко заделанными в кладке опор.

Кованые железные цепи, к которым подвешено деревянное пролетное строение, крепится к обелискам-пилонам специальными шарнирными замками. Для ограждения моста была установлена железная, кованая художественная решётка, которую в 1902 г. при ремонте моста заменили более легкой. Все чугунные и другие металлические части изготовлены на заводе Берда и собраны силами рабочих этого завода.

Мост скупо декорирован. В декоре использованы бронзированные розетки в стыках цепей и элементах ограждения.

<sup>47</sup> Здесь, на месте дома 61, в XVIII веке находилась усадьба, в которой в **1757—1765** гг. жил М. В. Ломоносов.

Имея довольно значительный пролет и небольшую стрелу провисания, цепи впоследствии деформировались, а пилоны-obeliski наклонились. При движении пешеходов по мосту он сильно раскачивался. По решению Городской управы, в 1905 г. под пролетное строение моста по проекту инженера Б. В. Бальди подвели две свайные опоры. После этого мост превратился в **трехпролетный** и утратил как свою конструкцию, так и художественную ценность. Сохранились провисающие цепи, напоминая о былой своей роли, но они уже не отражали его конструктивную сущность.

В 1953 г. деревянное пролетное строение заменили металлическим, а **восстановленные** речные свайные опоры обшили досками наподобие каменных.

В 1956 г. по инициативе инженера П. П. Степанова по модели Научно-реставрационных мастерских литейный цех трамвайного парка им. М. И. Калинина отлил перила по первоначальному рисунку.

С 1981 по 1983 гг. производилось восстановление моста в прежнем виде. Проект выполнен инженерами Б. Э. Дворкиным и Р. Р. Шиповым. Новое пролетное строение изготовил судоремонтный завод в Петрокрепости, цепи — Канонерский завод, а веерообразные сектора пилонов — Кировский завод. Ненужные более, промежуточные деревянные опоры были удалены. Мост снова стал цепным.

В таком виде мост **сохранился** до наших дней.

## ПОЦЕЛУЕВ МОСТ

Мост расположен на продолжении улицы Глинки. Длина моста 41,5 м, ширина — 23,5 м. Свое романтическое название мост получил от совсем даже не романтического заведения — кабака «**Поцелуй**», располагавшегося поблизости, в доме купца Поцелуева.

С 1738 г. здесь был деревянный подъемный мост, раскрашенный в разные цвета, и получивший название Цветной. В конце XVIII века при постройке на реке Мойке гранитных набережных старый мост заменили **трехпролетным** с каменными опорами.

В 1816 г. на этом месте был построен чугунный, однопролетный, арочный мост по проекту В. И. Гесте.

Во время наводнения 7 ноября 1824 г. были снесены или повреждены многие мосты. Очевидец наводнения А. С. Грибоедов в заметках «Частные случаи петербургского наводнения» писал: «На другой день поутру я пошел осматривать следствия стихийного разрушения. Кашин и Поцелуев мосты были сдвинуты с места. Я поворотил вдоль Пряжки. Храповицкий мост отторгнут от мостовых **укреплений**, неспособный к проезду. Я перешел через него, и возле дома графини **Бобринской**, среди улицы, очутился мост с Галерного канала... Я воротился опять к Храповицкому мосту и вдоль Пряжки с ее изрытой набережной дошел до другого моста, который накануне отправило вдоль по Офицерской. Бертов мост тоже **исчез...**».

В **1907—1908 гг.** в связи с прокладкой трамвайных путей мост перестроили по проекту инженера А. И. **Пшеницкого**. Арка из чугунных блоков была заменена клепаными, шарнирными. Архитектурное оформление сохранено в прежнем виде, за исключением новых фонарей с кронштейнами, установленных на обелисках по типу существующих на Красном мосту.

В 1952 и 1969 г. на мосту производились реставрационные работы по восстановлению утраченных элементов декора.

## КРАСНОФЛОТСКИЙ МОСТ

Мост расположен у Поцелуева моста, ниже по течению. Длина моста 29,8 м, ширина — 2,8 м. Название моста происходит от расположенных поблизости морских казарм, где в **1920—1930-е гг.** жили краснофлотцы — матросы военно-морского флота СССР, который в те времена назывался Красным Флотом.

Мост-теплопровод построен в **1959—1960 гг.** по проекту инженера **П. А. Куликова** и архитектора **Л. А. Носкова**. Он **однопролетный**, металлический, с криволинейным очертанием пролетного строения. Пролетное строение представляет собой пару сварных рам, скрепленных поперечными связями. На устоях моста установлены четыре гранитные тумбы с осветительными колоннами художественного литья.

Кроме целей теплофикации, мост приспособлен для движения пешеходов.

## ХРАПОВИЦКИЙ МОСТ

Мост расположен в створе улицы Писарева, недалеко от Новой Голландии. Длина моста 43,4 м, ширина — 20 м. Мост получил название по фамилии секретаря Екатерины II А. В. Храповицкого, особняк которого в конце XVIII века располагался рядом с мостом.

В 1737 г. здесь уже существовал деревянный многопролетный балочный мост с разводными пролетами, который впоследствии неоднократно перестраивался. Последняя перестройка относится к 1935 г.

Современный мост построен в 1965—1967 гг. по проекту инженера Е. А. Болтуновой и архитектора Л. А. Носкова. Его пролетное строение выполнено из предварительно напряженного железобетона консольно-балочной системы. Опоры облицованы гранитом.



# МОСТЫ ЗИМНЕЙ КАНАВКИ

## ЭРМИТАЖНЫЙ МОСТ

Мост расположен на Дворцовой набережной. Длина моста 22,1 м, ширина — 15,2 м. Название моста происходит от расположенного рядом Эрмитажа.

На этом месте в 1718—1720 гг. при сооружении деревянных береговых стенок «спицного и кровельного дела мастером» Германом ван Болесом<sup>48</sup> был возведен деревянный подъемный мост. Средний пролет его состоял из двух крыльев, которые раскрывались в разные стороны вокруг горизонтальных осей. Разводными механизмами моста служили рычаги («журавли») и зубчатые колеса. Мост был нешироким, рассчитанным на проезд одной телеги или коляски.

В 1763—1766 гг. при возведении гранитных набережных Невы он построен в камне с облицовкой гранитными плитами.

Мост имеет «горбатое» однопролетное строение с эллиптическим очертанием свода. В качестве перильных ограждений установлены гранитные парапеты.

Обследование его технического состояния в 1933 г. показало, что под воздействием влаги в разных частях моста возникли



Зимняя канавка

<sup>48</sup> Голландский плотник в 1711 г. в 28-летнем возрасте приехал в Петербург и проработал здесь более 40 лет, построив деревянные шпили Петропавловского собора и Адмиралтейства, деревянные водоподъемные башни, питавшие фонтаны Летнего сада, многие мосты.



деформации: размылись основания устоев и обнажились «головы» передних рядов деревянных свай, расстроилась кладка свода, местами разошлись швы между камнями, а некоторые из них исчезли. Мосту грозило обрушение. В соответствии с проектом, разработанным инженером А. Д. Саперштейном и архитектором К. М. Дмитриевым, в 1934 г. произведена замена каменного свода железобетонным, с увеличением его ширины в сторону Невы на 1,44 м и уменьшением строительной высоты пролетного строения на 0,5 м, что позволило мосту стать менее «горбатым». Удалены чуждые архитектуре моста подставки для фонарей, установленные в XIX веке.

## 1-й ЗИМНИЙ МОСТ

Мост расположен у Эрмитажа на Миллионной улице. Длина моста 19,4 м, ширина — 21,2 м. Свое название мост получил от Зимней канавки.

В 1718—1720 гг. здесь был построен деревянный подъемный мост, замененный в середине XVIII века **трехпролетным** деревянным балочным. Мост назывался Немецким, так как в этом районе находилась Немецкая **слобода**<sup>49</sup>.

В 1783 г. на Зимней канавке появился еще один «горбатый» каменный мостик. Строительством моста руководил Т. И. Насонов. Раньше он стоял около Невы над Красным каналом, протекавшим вдоль западной границы Марсова поля. Но когда в начале 1780-х гг. в связи со строительством Мраморного дворца Красный канал был засыпан, мост разобрали, перенесли и поставили на Зимнюю канавку на пересечении ее с Большой Миллионной улицей, отчего его стали называть Миллионным.

Сохранившийся до настоящего времени в своем первоначальном виде мост имеет один арочный пролет. Его свод параболической формы сложен из гранитных камней. Опоры и открылки моста выложены из бутовой кладки и облицованы гранитом. Основания опор — свайные ростверки. В качестве перильных ограждений служат сплошные гранитные парапеты.

<sup>49</sup> В этой слободе жили не только немцы, но и другие иностранцы. Однако в России было принято называть всех жителей Западной Европы немцами, поэтому и слободу называли Немецкой

## 2-й ЗИМНИЙ МОСТ

Мост расположен на набережной Мойки. Длина моста 20,5 м, ширина — 10 м. Название моста происходит от названия Зимней канавки.

С 1933 г. на этом месте находился наплавной мост для прохода демонстрантов с Дворцовой площади. Около 1940 г. здесь построили деревянный мост.

В 1964 г. взамен деревянного моста, диссонировавшего со всем обликом района, был построен постоянный железобетонный мост, с гранитной облицовкой. В соответствии с проектом инженера В. С. **Ксенофонтова** и архитектора Л. А. Носкова его гранитные парапеты, рустованный замок арки и форма самой арки стилизованы под ту же эпоху, когда были возведены Эрмитажный и 1-й Зимний мосты.



# МОСТЫ ЛЕБЯЖЬЕЙ КАНАВКИ

## ВЕРХНЕ-ЛЕБЯЖИЙ (ЛЕБЕДИНЫЙ) МОСТ

Мост расположен на набережной Невы. Длина моста 12,5 м, ширина — 14,9 м. Название происходит от Лебяжьей канавки.

В 1711—1715 г. здесь был построен деревянный подъемный мост.

Один из «горбатых» мостов возведен в 1768 г. по проекту архитектора И. Л. Росси. Строился под руководством Т. И. Насонова в период окончания работ по постройке гранитных стенок набережной Невы против Летнего сада. Сохранился до наших дней почти без изменений.

Мост — **однопролетный**, арочный. Свод параболического очертания облицован гранитом. Опоры и открылки выложены из бутовой плиты и также облицованы гранитом. Основания опор — свайные ростверки. Ограждение — гранитные парапеты, примыкающие к парапетам набережной. Время исчезновения четырех газовых фонарей, существовавших еще в 1880 г., точно не установлено.

В 1927—1928 г. мост был капитально отремонтирован без изменения конструкции под руководством инженера Л. А. Крушельницкого, а в 1934 г. было заново изолировано его пролетное строение.

Очарование этого «горбатого» мостика отразил в своем **четверостишии** петербургский краевед Е. З. **Куферштейн**:

Лебяжий мост, конечно, не сравнишь  
С иным **пятипролетным** исполином.  
Но, хоть он мал и скромн, словно мышь,  
Зато, как кошка, выгибает спину.

## НИЖНЕ-ЛЕБЯЖИЙ (1-й ЦАРИЦЫНСКИЙ) МОСТ

Мост расположен у впадения Лебяжьей канавки в реку Мойку. Длина моста 19,55 м, ширина — 19,85 м. Название моста происходит по Лебяжьей канавке.

Первоначально расположение деревянного моста соответствовало тому месту, где ныне находится каменная подпорная стена на территории Летнего сада. Впоследствии мост передвинули к устью канала. Это был мост балочной системы на свайном основании, с раскрашенной «под камень» деревянной, дощатой обшивкой опор и пролетного строения. Он напоминал однопролетное сооружение арочного типа с пологим сводом и деревянными перилами.



Нижне-Лебяжий мост

В 1835 г., в период осуществления новой планировки района Инженерного замка, инженерами П. П. Базеном и А. Д. Готманом был составлен проект нового, каменного моста. Строительство его началось в июле 1836 г. и длилось шесть месяцев.

Мост построили **однопролетный**, арочный с кирпичным сводом и опорами из бутовой кладки на свайных ростверках. Фасады моста и опоры облицевали гранитом.

Однако вскоре сказалась поспешность строительства. После снятия кружал (опалубки) кирпичный свод дал **трещину**, которая с годами увеличивалась, достигнув к 1842 г. величины, превышающей кое-где 22 см; при этом раскрылись швы в пятах и в ключе гранитных арок. Решили ликвидировать деформации путем забивки в раскрытые швы гранитных щек медных клиньев. Но эта мера не дала желаемых результатов. Уже в 1846 г. клинья выпали из гнезд, а свод еще более понизился. Кирпичный свод стал крошиться, известь выщелачиваться из швов, отдельные кирпичи свода стали выпадать даже при касании руками.

Проект реконструкции был составлен в марте 1847 г. (авторство его не установлено, так как чертежи дошли в поврежденном состоянии). Мост перестроили, но в начале 1890-х гг. в новом кирпичном своде также обнаружили серьезные дефекты. Кладка его на нижней поверхности начала рушиться и падать в воду. Общее состояние его к началу XX века было неудовлетворительным, а в 1924 г. мост закрыли для движения.

К реконструкции его по проекту инженеров Б. Д. Васильева и А. Л. Саларева приступили только в апреле 1925 г. Кирпичное пролетное строение заменили железобетонным сводом коробового сечения. Боковые поверхности моста облицевали гранитными плитами. Устои моста и перильные ограждения не перестраивались. Покрытия тротуаров — гранитные плиты; перила чугунные литые высокохудожественного литья. Внешний вид моста сохранен прежний.



# МОСТЫ **ОБВОДНОГО** КАНАЛА

## **ШЛИССЕЛЬБУРГСКИЙ МОСТ**

Мост расположен на проспекте Обуховской обороны. Длина моста 34,8 м, ширина — 24 м. Название получил в связи с тем, что находится на трассе, ведущей в Шлиссельбург (Петрокрепость).

В 1833 г. по проекту инженера П. П. Базена на Шлиссельбургском проспекте, на месте существовавшего здесь с 1820-х гг. деревянного моста, был построен новый **однопролетный** арочный мост на устоях из бутовой кладки с гранитной облицовкой. Первоначально мост назывался Архангелогородским, так как трасса, на которой он находится, ведет в город Архангельск.

Мост принадлежал Министерству путей сообщения, ибо на нем был уложен железнодорожный путь.

В 1885 г. Петербургским округом путей сообщения мост передали в ведение Городской управы, а в 1886 г. его капитально перестроили. Перильные ограждения на устоях были чугунные, на пролетном строении — стальные.

Со временем, в связи с развитием промышленности Невского района, Шлиссельбургский проспект приобрел важное транспортное значение, и мост не мог обеспечить нормальное движение по проспекту всех видов транспорта. Потребовались реконструкция и **расширение** его.

В 1929 г. старый Шлиссельбургский мост заменили железобетонным **однопролетным** арочным. Его построили по проекту инженеров Б. Д. Васильева и О. Е. Бугаевой.

## **АТАМАНСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Кременчугской улицы и Глухоозерского шоссе. Название получил от размещавшихся поблизости казарм лейб-гвардии Атаманского полка (Атаманская улица, 2).

В 1853 г. было закончено строительство казарм гвардейских казаков на Обводном канале по проекту архитектора И. Д. Черника. В 1860 г. здесь были построены здания конного манежа

и полкового храма, которые фасадами выходили на магистраль, получившую в 1887 г. название Атаманская улица (с 1923 по 1993 г. называлась улицей Красного Электрика). Перед окнами атаманских казарм (ныне Обводный канал, 37-39) за каналом рос густой сосновый лес, пожалованный казакам вместо имевшихся у других полков огородов. Здесь же находилось большое озеро, на котором имелись лодки. На досуге можно было приятно провести время, совершая водные прогулки.

В середине XIX века здесь был сооружен мост, который стал называться Американским. Такое название он получил потому, что его пролетное строение было выполнено по системе американского инженера Уильяма Гау. Оно представляло собой сочетание деревянных поясов и раскосов с металлическими вертикальными тяжами. Сам Гау не знал точных расчетов, и сечения элементов назначались им эмпирически. Теорию расчетов этой системы создал русский инженер Д. И. Журавский (автор проекта и строитель шпица колокольни Петропавловского собора), изложив ее в своем труде «О мостах раскосной системы Гау».

Этот мост существовал до конца 1880-х гг. Впоследствии здесь построили новый мост. Свое современное название он получил в 1940 г.

Железобетонный мост построен в 1975 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 39,5 м, ширина — 31,7 м.

## **ПРЕДТЕЧЕНСКИЙ МОСТ**

Мост находится в створе улицы Черняховского и Тамбовской улицы. Название моста происходит от придела Рождества Иоанна Предтечи **Крестовоздвиженской** церкви, расположенной неподалеку.

Железобетонный мост построен в 1963 г. по проекту инженера Е. А. **Болтуновой** и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 47,7 м, ширина — 27 м.

## **НОВО-КАМЕННЫЙ МОСТ**

Мост расположен в створе **Лиговского** проспекта. Длина моста 38,2 м, ширина — 44,8 м. Название моста отражает историю строительства каменных мостов в Петербурге.

Первый мост на этом месте, еще деревянный, был построен в конце 1800-х гг., когда под руководством инженера Ф. И. Герарда велись работы по прокладке Обводного канала. Основным назначением моста был пропуск вод самотечного **Лиговского** канала<sup>50</sup>, уровень в котором был значительно выше, чем в Обводном. Мост-акведук получил название Ямского водопроводного.

В 1814 г. строительство Обводного канала возглавил инженер П. П. Базен. По его проекту в 1816—1821 гг. здесь был построен **однопролетный** акведук с гранитным сводом длиной 25,6 м.

В 1846—1848 гг. была произведена перестройка моста инженером А. Н. **Ераковым**. Новый акведук был выполнен из гранита и кирпича и был назван Ново-Каменным. Он имел длину 42,7 м. Воды **Лиговского** канала протекали теперь по открытому лотку вдоль оси моста и гранитным резервуарам на берегах канала. Акведук был **однопролетным**, арочной системы, с четырьмя спускающимися к воде гранитными лестницами, с выносными гранитными тротуарами, огражденными чугунными перилами на металлических кронштейнах.

При перестройках и ремонтах 1862, 1872 и 1874 гг. изменения конструкций и внешнего вида не последовало.

Водяной лоток был перекрыт в 1895 г. в процессе работ по заключению участка водовода по Лиговскому проспекту в трубу на участке от Таврического сада до Обводного канала. Гранитные бассейны на берегу были разобраны уже в начале XX века. Тогда же на мосту были установлены новые перильные ограждения, рисунок которых имел ярко выраженный узбекский орнамент. Таким образом, здесь проявился эклектический стиль.

В 1950-х гг. в связи с интенсивным строительством в южных районах Ленинграда — Московском, **Купчино**, Автово — значение Лиговского проспекта как транспортной магистрали намного возросло. Мост уже не обеспечивал пропуск автотранспорта, так как ширина его была всего 14 м, из которых 5,3 м занимали трам-

<sup>50</sup> **Лиговский** канал подпитывал тогда пруды Таврического сада и снабжал водой жителей Ямской слободы. Он был построен еще при Петре I. Его **длина** составляла 21 версту. Вода по нему подавалась из Дудергофского озера в бассейн, находившийся в районе улицы Некрасова (бывшая **Бассейная**). От бассейна по трубам вода текла к водоподъемным башням, сооруженным у **Фонтанки**, и уже от них шла под напором к фонтанам Летнего сада. В 1890-е гг. канал заключен в трубу, проходившую под **Лиговским** проспектом, а затем засыпанную.



**важные** пути, что допускало организацию движения лишь в один ряд. Положение осложнялось тем, что на набережной Обводного канала пролегла трасса транзитного грузового транспорта. Все это обуславливало необходимость транспортной развязки на пересечении этих магистралей.

В 1967 г. инженером А. Д. **Гутцайтом** и архитектором Л. А. Носковым был разработан проект возведения транспортного комплекса, который, помимо моста, включал туннель на северном берегу под **Лиговским** проспектом и двухъярусную набережную. Новая планировка набережных предусматривала сдвиг оси русла канала на 7 м. Работы по этому проекту были выполнены под руководством инженера Н. П. Агапова в **1968—1970** гг. Движение по новому однопролетному железобетонному мосту открыли в канун 7 ноября **1970** г.

Ширина моста стала равной ширине Лиговского проспекта, что обеспечивает трехрядное движение автомобилей в каждом направлении, наличие трамвайных путей, уложенных в специальном корыте, и тротуаров шириной до 6 м.

Мост, спуски к воде, стены канала и парапеты туннеля облицованы гранитом.

## **БОРОВОЙ МОСТ**

Мост находится на продолжении Боровой улицы. Длина моста 38 м, ширина — 18,5 м. Наименование моста происходит от того, что в старину в этом районе имелся сосновый бор.

До 1961 г. здесь находился **пятипролетный** деревянный мост на свайных опорах длиной 52 и шириной 13 м, построенный в 1881 г. Затем его перестроили по проекту инженера А. А. Куликова и архитектора Л. А. Носкова. Мост **однопролетный**. Его пролетное строение собрано из отдельных, предварительно напряженных железобетонных элементов, облицованных гранитными плитами. Опоры — каменные, на свайных основаниях, облицованы гранитом.

Мост косою. Его ось пересекает ось Обводного канала под углом 74 градуса, чтобы обеспечить нормальные условия движения транспорта по Боровой улице.

Чугунные литые секции оград между такими же тумбами прямоугольной формы состоят из многогранных стержней с вогнутыми плоскостями, завершенных капителями.

## **ИППОДРОМНЫЙ МОСТ**

Мост расположен восточнее Подъездного переуллка. Современное название получил в 1944 г. по находившемуся на месте нынешней Пионерской площади **Ипподрому**, сгоревшему во время блокады.

Пешеходный металлический мост был построен в 1968 г. по проекту инженеров В. И. Фельдмана и З. Г. Артемьева. Длина моста 26,8 м, ширина — 3 м.

## **РУЗОВСКИЙ МОСТ**

Деревянный мост построен в 1905 г. в створе Рузовской и Рыбинской улиц. Название получил по городу Руза Московской области.

Новый деревянный мост построен в 1985 г. по проекту инженера С. Н. Шилкина. Длина моста 30,5 м, ширина — 27,3 м.

## **МОЖАЙСКИЙ, МАСЛЯНЫЙ И ГАЗОВЫЙ МОСТЫ**

Пешеходные металлические мосты построены в 1984 г. по проекту инженера Б. Э. Дворкина и архитектора В. М. Иванова. Длина мостов 30,7 м, ширина — 3 м.

Первый мост расположен по оси улицы Можайской, второй — Масляного переуллка, а третий — около Серпуховской улицы.

## **НОВО-МОСКОВСКИЙ МОСТ**

Мост находится в створе Московского проспекта. Длина моста 29,7 м, ширина — 47 м. Название моста связано с нахождением его на трассе, ведущей в Москву.

В 1808—1816 гг. здесь был построен чугунный арочный мост с каменными, облицованными гранитом опорами по проекту инженеров В. И. Гесте и П. П. Базена. Общая ширина его составляла 16,6 м.

Ввиду возраставшей интенсивности движения транспорта по Московскому шоссе и необходимости уложить трамвайные пути, мост в 1908 г. расширили до 22,5 м, добавив с каждой стороны две балочные металлические фермы.

При открытии по Московскому шоссе троллейбусного движения ширина моста вновь оказалась недостаточной. В 1941—1947 гг. мост расширили, забив дополнительные свайные береговые опо-

**ры**, на которые уложили пролетное строение из двутавровых парных балок, перекрытых деревоплитой с асфальтобетонным дорожным покрытием.

В 1965—1967 гг. по проекту инженера П. П. Рязанцева и архитектора Л. А. Носкова был сооружен новый железобетонный мост. Его пролетное строение выполнено в виде трехшарнирной рамы. Устои моста частично облицованы гранитом. За правобережным устоем сооружен транспортный туннель.

## **ВАРШАВСКИЙ МОСТ**

Мост находится в створе Измайловского проспекта. Длина моста 38,2 м, ширина — 30,6 м. Название моста происходит от расположенного рядом Варшавского вокзала.

В 1870 г. здесь взамен временного деревянного моста Обществом Российских железных дорог был построен металлический арочный, **однопролетный** мост на каменных опорах шириной 22,1 м. Пролетное строение имело двенадцать **двухшарнирных** арок.

В связи с увеличивающимся транспортным потоком по Измайловскому проспекту ширина моста оказалась недостаточной. Поэтому в 1908—1910 гг. мост расширили.

Элементы конструкции моста не имеют архитектурных украшений. Опоры облицованы гранитом. В качестве перильных ограждений на открылках устоев установлены гранитные парапеты, а на пролетном строении — металлические, кованые решетки с чугунными тумбами.

## **БАЛТИЙСКИЙ МОСТ**

Мост расположен напротив Балтийского вокзала. Длина моста 33 м, ширина — 4,5 м. Название моста происходит от Балтийского вокзала.

Мост сооружен в 1957 г. по проекту инженера А. А. Куликова и архитектора П. А. Арешева.

Являясь одновременно пешеходным, он имеет специальное назначение — для прокладки двух труб теплосети. Пролетное строение моста состоит из двух железобетонных двухшарнирных арок, между которыми на железобетонных связях помещаются теплофикационные трубы.

Опоры моста — бетонные, на свайных основаниях. Пролетное строение и опоры облицованы гранитом. Перильные ограждения — из чугунных, художественного литья решеток и таких же тумб. В качестве архитектурного оформления на опорах моста установлены торшеры на гранитных пьедесталах, представляющие собой пучки перевязанных копий, завершенных венчиками и кронштейнами с шестигранными фонарями.

## НОВО-ПЕТЕРГОФСКИЙ (ЛЕРМОНТОВСКИЙ) МОСТ

Мост соединяет Лермонтовский проспект (бывший Ново-Петергофский) с площадью у Балтийского вокзала. Длина моста 32,5 м, ширина — 23,26 м. Название мост получил по дороге, ведущей в Петергоф.

Первый деревянный, **трехпролетный, подкосный** мост был сооружен здесь в 1857 г. В дальнейшем, с незначительными изменениями конструкции и ширины, мост капитально перестраивался в 1889 и 1909 гг. Последний ремонт выполняли по проекту инженера **К. В. Ефимьева**.

На картах Петербурга до 1914 г. мост обозначен как Штиглицкий, так как Петергофская железная дорога была построена в 1857 г. на средства придворного банкира барона А. Л. Штигица.

В связи с намечавшейся прокладкой трамвайной линии по Лермонтовскому проспекту в 1932 г. на том же месте был возведен железобетонный мост рамной конструкции. Авторами проекта этого моста были инженеры О. Е. Бугаева, Н. Е. Ермолаев и М. И. Жданов. Проект консультировал профессор Г. П. **Передерий**. В архитектурном оформлении моста принимал участие главный архитектор города Л. А. Ильин.

В 1960 г. **перила**, не отличавшиеся художественными качествами, по предложению инженера П. П. Степанова заменили новыми, по проекту архитектора И. Н. Бенуа. Секции их ограждений из перекрещенных окружностей с накладными **щитами**, с львиной маской посередине, заключены в орнаментальные рамки античного рисунка меандрической формы. Тумбы в перилах представлены в виде локаторских пучков. Перила напоминают рисунок ограждения бывшего **Лиговского** моста у Московских ворот (через засыпанный **Лиговский** канал), приписываемый архитектору В. П. Стасову.

## КРАСНООКтяБРЬСКИЙ (РОЗЕНШТЕЙНА) МОСТ

Мост построен против улицы Розенштейна. Длина моста 32,44 м, ширина — 18,8 м. Мост назван в честь октябрьского переворота 1917 г.

С 1914 по 1925 гг. здесь находился деревянный мост, названный Лейхтенбергским. Это название он получил по располагавшимся неподалеку Бронзовому и Чугунолитейному заводам герцога Лейхтенбергского.



Краснооктябрьский мост

Современный мост сооружен в 1957—1958 гг. с целью более удобной связи площади Стачек с Балтийским вокзалом и Лермонтовским проспектом, а также для частичной разгрузки Лермонтовского моста. Кроме того, на мосту установлены две теплофикационные трубы. Мост **однопролетный**. Рамное железобетонное пролетное строение моста состоит из девяти рам, объединенных сверху монолитной плитой толщиной 14 см. Ноги отдельных рам объединены в общий массив. **Опираение** на устои осуществляется через свинцовый шарнир.

Опоры моста облицованы гранитными плитами, украшены чугунными литыми решетками и торшерами, собранными из копий, завершенными венчиками и шестигранными фонарями по типу пешеходного Балтийского моста.

Автор проекта инженер В. В. Блажевич.

## ТАРАКАНОВСКИЙ МОСТ

Пешеходный мост расположен в створе улицы Циолковского. Название мост получил по речке Таракановке, соединявшей реки Фонтанку и Екатерингофку. В 1907—1908 гг. ее частично засыпали, и между набережными Фонтанки и Обводного канала образовалась улица, названная тогда Таракановской. В 1952 г. ее переименовали в улицу Циолковского.

Металлический мост построен в 1975 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта. Длина моста 33,5 м, ширина — 3,5 м.

## БОРИСОВ МОСТ

Объединяет промышленные зоны левого и правого берегов Обводного канала. Металлический мост построен в 1989 г. по проекту инженера А. И. Фельдмана и архитектора В. М. Иванова. Длина моста 33,1 м, ширина — 3,0 м.

## НОВО-КАЛИНКИН МОСТ

Мост построен в створе Старо-Петергофского проспекта. Длина моста 34 м, ширина — 22,85 м. Название мост получил по Калинкиной деревне, издавна существовавшей в этом районе.

Деревянный мост здесь был построен инженером П. П. Базеном в 1836 г. при завершении работ по сооружению Обводного канала. В 1866 г. мост капитально отремонтировали, а в 1876 — перестроили. Он стал иметь каменные, облицованные гранитом опоры и деревянное арочное (из десяти арок) **однопролетное** строение. Перильные ограждения на мосту состояли из чугунных решеток и двенадцати тумб, на которых были установлены восемь чугунных, художественного литья, столбов с фонарями.

В 1902 г. мост снова капитально отремонтировали, сохранив внешний вид и архитектурное оформление. В дальнейшем перед укладкой трамвайных путей мост усилили, а при прокладке путей по южному берегу канала **окрылки** их расширили, но оформление **сохранили** прежнее,

В 1930 г. ввиду ветхости старого моста и возросшей интенсивности автомобильного и трамвайного движения сооружен **новый** железобетонный арочный мост. Перильные ограждения — железобетонные парапеты. Авторы проекта инженеры О. Е. Бугаева и Б. Д. Васильев.

## МОСТ СТЕПАНА РАЗИНА

Мост находится в створе улиц Степана Разина и Лифляндской улицы. Он был построен в 1914 г. и до 1923 г. назывался **Эстляндским** мостом, так как находился на трассе, ведущей в Эстляндию (северную часть Эстонии). В 1923 г. его переименовали в мост Стеньки Разина, а в 1939 г. — в мост Степана Разина. Таким образом, **большевики** почтили память предводителя бунтовщиков, по «милости» которого в **1670—1671** гг. в России было уничтожено более 100 тысяч русских людей и, как гласит русская народная песня, еще одна персидская княжна.

Железобетонный мост построен в 1979 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора В. М. Иванова. Длина моста 38,3 м, ширина — 20 м.



## МОСТЫ КРЮКОВА КАНАЛА

Крюков канал был проложен в 1717—1720 гг. от Невы до Мойки под руководством старшего подрядчика строительных работ посадского человека Семена Крюкова, которого хорошо знал Петр I. В его честь канал и получил свое наименование.

### МАТВЕЕВ МОСТ

Мост расположен на левом берегу Мойки. Длина моста 27,1 м, ширина — 9,78 м. Он назван в память о комиссаре С. М. **Матвее**ве, убитом в 1918 г. на Восточном фронте.

Мост построен в 1782—1787 гг. при сооружении гранитных набережных Крюкова канала. Он был деревянным, трехпролетным. Опоры — каменные, облицованные гранитом. Основания опор — свайные.

В конце XIX века средний разводной пролет заменили постоянным, а в 1905 г. вместо деревянных прогонов уложили металлические двутавровые балки с двойным деревянным настилом. Перила моста — металлические, упрощенного типа. На двух средних опорах по бокам пролетного строения имелись гранитные пьедесталы, на которых установили железные фонарные столбы.

До 1919 г. мост назывался Тюремным, так как поблизости располагался Литовский замок — городская тюрьма, сожженная во время февральской революции 1917 г.

В 1950—1954 гг. пришедший в ветхость Матвеев мост был капитально отремонтирован: заново переложены все опоры, металлические балки пролетного строения заменены новыми, большего сечения. На опорах установлены чугунные столбы с фонарями, подобными утраченным. Авторы проекта инженеры П. В. **Андреевский**, А. Д. **Гутцайт** и архитектор Т. В. Берсеньева.

### МОСТ ДЕКАБРИСТОВ

Мост расположен в створе улицы Декабристов. Длина мост» 29 м, ширина — 23,3 м. Название мост получил в память о восстании декабристов на Сенатской площади 14 декабря 1825 г.



Впервые в 1784—1786 гг. здесь был построен **трехпролетный** мост с опорами из бутовой кладки с гранитной облицовкой и балочным деревянным пролетным строением. Средний пролет был разводным.

В связи с возрастающим движением транспорта по Офицерской (ныне Декабристов) улице возникла необходимость расширить мост.

В 1914 г. по проекту инженера А. П. Пшеницкого мост перестроили, расширив его с 13 до 23,3 м. При сооружении нового моста его опоры были разобраны до ростверков. В местах расширения опор были забиты дополнительные сваи и уложена бетонная подушка, после чего возведены новые опоры. Для этого часть Крюкова канала вместе с мостом была отделена двумя поперечными перемычками, замкнутыми позади устоев. Вода удалялась с помощью насосов, и работы велись в сухом котловане.

Верхнее строение моста состоит из десяти железных, клепанных, неразрезных **трехпролетных** балок двутаврового сечения, связанных между собой. Перильные ограждения — металлическая, кованая решетка. В таком виде мост сохранился до настоящего времени.

## ТОРГОВЫЙ МОСТ

Мост соединяет Театральную площадь с улицей Союза Печатников (бывшая Торговая улица). Длина моста 26,7 м, ширина — 10,5 м. Название моста происходит от Торгового (Литовского) рынка, находившегося неподалеку с 1789 до середины 1920-х гг.<sup>51</sup>

Впервые мост сооружен здесь в 1785 г. Это была деревянная трехпролетная конструкция с опорами бутовой кладки, облицованной гранитом. Средний пролет был разводным.

В 1868 г. мост капитально отреставрировали с некоторым изменением конструкции деревянного пролетного строения.

В 1905 г. мост вновь капитально отремонтировали, заменив деревянные прогоны металлическими двутавровыми балками.

<sup>51</sup> Здание Литовского рынка было построено архитектором Д. Кваренги и являлось архитектурным памятником. В середине 1920-х гг. здание сгорело. Впоследствии здесь построено здание Дворца культуры имени 1-й Пятилетки.

В 1946—1947 гг. вследствие размораживания опор и разрушения гранитной облицовки опоры частично переложили.

Торговый мост в таком виде сохранился до настоящих дней. Его архитектурное оформление также осталось в первоначальном виде.

Капитальный ремонт моста произведен в 1960—1961 гг. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора А. Л. Ротача. Старое металлическое пролетное строение заменено новым **трехпролетным** неразрезным с криволинейным очертанием нижних поясов балок. Восстановлены торшеры с фонарями.



Торговый мост

## КАШИН МОСТ

Мост находится в створе проспекта Римского-Корсакова. Длина моста **23,85** м, ширина — 16 м.

Первый постоянный мост с деревянным пролетным строением построен здесь в 1805—1810 гг. В 1839—1840 гг. Кашин мост вновь перестроили, и он стал трехпролетным, на каменных, облицованных гранитом опорах. Мост имел деревянное пролетное строение с металлическими перильными ограждениями. В 1863 г. мост капитально отремонтировали, сохранив внешний вид.

Вследствие разрушения каменной кладки и гранитной облицовки в подводной части быков, а также прилегающей к мосту стенки гранитной набережной, в 1930 г. было решено мост переустроить. В 1932 г. по проекту, разработанному инженерами О. Е. Бугаевой и Ф. К. Кузнецовым, сооружен новый однопролетный мост со сплошным железобетонным сводом. Его опорами служат бетонные устои со свайным основанием. Ограждения — металлические, простого рисунка.

## СТАРО-НИКОЛЬСКИЙ МОСТ

Мост построен в створе Садовой улицы. Длина моста 28 м, ширина — 20,2 м. Название моста происходит от расположенного рядом Николо-Богоявленского собора.

Мост существует с 1717 г., то есть со времени прорытия Крюкова канала, набережные которого одели гранитом только в 1806 г. Но Старо-Никольский мост в 1786 г. уже был постоянным **трехпролетным** и имел каменные, облицованные гранитом опоры и деревянное балочное пролетное строение.

В дальнейшем верхнее строение моста неоднократно ремонтировалось: в 1842 г. были установлены новые перильные ограждения; в 1887 г. его пролетное строение ригельно-подкосной системы заменили деревянным балочным. Ширина его была около 11 м. Перильные ограждения состояли из металлических прутьев и гранитных квадратных тумб на быках и устоях.

В связи с намеченным открытием по Садовой улице трамвайного движения в 1906 г. мост перестроили по проекту инженеров А. П. Пшеницкого, К. В. Ефимьева и В. А. Берса. Новое пролетное строение **металлическое**, состоит из клепаных, **трехпролетных**, неразрезных балок переменного сечения. В среднем пролете балки имеют криволинейное очертание для увеличения судового габарита. Тротуары моста вынесены на консоли. Перильные ограждения — металлическая, кованая решетка несложного рисунка.

## СМЕЖНЫЙ МОСТ

Мост расположен на набережной реки Фонтанки. Длина моста 25,9 м, ширина — 15 м. Название моста связано с его местоположением.

В 1800—1810 гг. деревянный мост заменили постоянным, **трехпролетным**, на каменных, облицованных гранитом опорах с деревянным балочным пролетным строением. В 1867 г. капитально отремонтировали, заменив деревянные прогоны металлическими балками и переложив опоры.

В 1940 г. пролетное строение вновь отремонтировали с усилением верхних и нижних полок металлических прогонов. Сохранена разрезная трехпролетная система верхнего строения. Внешний вид моста сохранен прежний.

В 1964 г. была произведена реконструкция по проекту инженера Е. Е. Розенфельда для прокладки на мосту теплотрассы.

## МОСТЫ РЕКИ ПРЯЖКИ

### МАТИСОВ МОСТ

Мост соединяет левый берег реки Мойки с Матисовым островом. Длина моста 39,7 м, ширина — 10,5 м. Назван по имени мельника Матиса, имевшего на острове свою слободку, построенную на участке, подаренном ему Петром I за произведенную разведку действий шведских войск в первые годы Северной войны. В середине XIX века назывался Сухарин мост.

В 1737 г. на этом месте существовал деревянный балочный мост. В 1836—1839 гг. его заменили новым трехпролетным арочным на каменных устоях по проекту инженеров А. Д. Готмана и А. Ф. Бутгаца.

В 1935 г. деревянные **арки** моста были заменены металлическими.

В 1993 г. начался капитальный ремонт моста. Однако в связи со сложной финансовой ситуацией работы пришлось остановить. Следующий этап ремонта начался в 1995 г. Старый мост разобрали, прогнившие деревянные сваи заменили железобетонными, опоры облицевали гранитом, **возвели** металлические арки пролетов, установили художественное чугунное ограждение, гранитные тумбы и парапеты. Мост для движения открыли в сентябре 2000 г.

### БАННЫЙ МОСТ

Мост расположен против улицы Декабристов. Длина моста 35 м, ширина — 15 м. Название мост получил по располагавшемуся на Матисовом острове зданию бань.

С 1821 г. здесь находился деревянный мост.

Современный мост — **однопролетный**, консольный, из предварительно напряженного железобетона построен в 1962—1964 гг. по проекту инженера Ю. Л. Юркова и архитектора Л. А. Носкова.

## БЕРДОВ МОСТ

Мост соединяет Матисов остров и Мясную улицу. Название мосту дано по фамилии основателя Чугунолитейного завода на Матисовом острове в 1780-х гг. Чарлза Берда. Мост пешеходный. Он соединял Мясную улицу с проходной завода и назывался сначала Чугунным, затем Кузнечным. Современное название мост носит с 1846 г.

Пешеходный мост построен в 1952 г. по проекту инженера Е. А. Болтуновой. Длина моста 31,4 м, ширина — 2,25 м.



# МОСТЫ РЕКИ КАРПОВКИ

## АПТЕКАРСКИЙ МОСТ

Мост расположен в истоке реки по Петроградской набережной, у Гренадерского моста. Длина моста 22,3 м, ширина — 96 м. Название моста происходит от Аптекарского огорода, существовавшего с 1714 г. на острове, получившем впоследствии название Аптекарского.

Деревянный мост существовал здесь с 1798 г.

Современный мост построен в 1975 г. по проекту инженера Б. Б. Левина, а также архитекторов Л. А. Носкова и П. А. Арешева.

## ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ МОСТ

Мост расположен в створе проспекта Медиков и Большого проспекта. Название его происходит от Петропавловской больницы, основанной неподалеку в 1835 г. (ныне больница имени Ф. Ф. Эрисмана).

Железобетонный мост сооружен по проекту инженера П. П. Рязанцева и архитектора Л. А. Носкова в 1967 г. взамен разобранного, прежнего **деревянного**, построенного в 1904 г.

## СИЛИН МОСТ

Мост расположен в створе **Каменноостровского** проспекта. Длина моста 36,88 м, ширина — 25,58 м. Название моста происходит по фамилии землевладельца расположенного рядом участка.

Мост здесь построен в 1776 г. Капитально реставрировался в 1864 г., перестраивался в 1878 г. Это был **трехпролетный** деревянный, свайный мост ригельно-подкосной системы длиной 35 и шириной 18 м.

В **1936** г. построен новый **однопролетный**, арочный железобетонный мост по проекту инженера А. Д. Саперштейна и архитектора К. М. Дмитриева. Каменные устои на свайном основании с бетонной подушкой. Опоры и пролетное строение облицованы гранитом.

Перильные ограждения на устоях — гранитные парапеты; на пролетном строении — чугунные, художественного **литья**, решет-

ки с бронзовыми барельефами, выполненными скульптором Л. Дитрихом.

В 1974 г. мост реконструирован. С 1936 по 1991 гг. мост назывался Пионерским, затем ему вернули историческое название.

### **ГЕСЛЕРОВСКИЙ МОСТ**

Находится в створе Чкаловского (быв. Геслеровского) проспекта. Название моста происходит от владельца земельного участка - **гардеробмейстера** императора Павла I Геслера.

Первоначально здесь в 1904 г. был построен деревянный мост. В 1967 г. на его месте построили железобетонный мост по проекту инженера П. П. Рязанцева и архитектора Л. А. Носкова.

### **КАРПОВСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе улицы Всеволода Вишневского. Название мосту дано по названию реки.

Железобетонный мост построен в 1989 г. по проекту инженера Б. Н. Брудно. Длина моста 19 м, ширина — 21,5 м.

### **БАРОЧНЫЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Барочной улицы. Длина моста **29,1** м, ширина — 15,1 м. Название моста происходит от питейного заведения «Барка», находившегося неподалеку в последней четверти **XVIII** века.

Мост сооружен по проекту инженера А. П. **Пшеницкого** в 1914 г. и служит, в основном, для пропуска трамваев в трамвайный парк.

Мост имеет один пролет, перекрытый семью металлическими клепаными балками со сплошной стенкой. Балки перекрыты **лотковым** железом, покрытым сверху бетоном и слоем асфальта. Устои моста — каменные с облицовкой плиткой, возведены на свайных основаниях с бетонными подушками.

### **МОЛОДЕЖНЫЙ МОСТ**

Мост расположен на набережной реки Малая Невка. Название получил по Дворцу молодежи, находящемуся поблизости на Песочной набережной.

Мост возведен в 1977 г. по проекту инженера А. А. Соколова. В его архитектурном оформлении приняли участие архитектор А. В. Говорковский и скульптор В. Г. **Сташов**. Длина моста 27,7 м, ширина — 20 м.

# МОСТЫ РЕКИ СМОЛЕНКИ

## МОСТ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

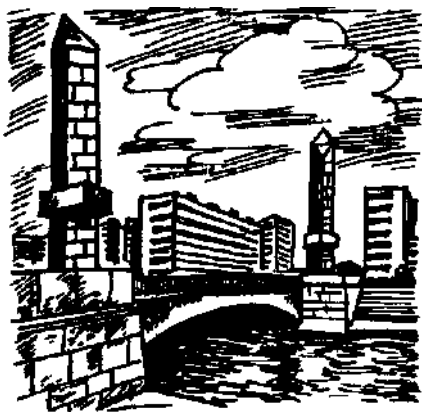
Соединяет **Васильевский** остров и остров Декабристов, называвшийся с 1755 по 1926 г. остров Голодай, в створе улицы Кораблестроителей.

Мост построен в 1982 г. по проекту инженеров Л. Н. Соболева и Б. Э. Эдуардова. Длина моста **48,4 м**, ширина — 70 м.

## НАЛИЧНЫЙ МОСТ

Соединяет Васильевский остров с островом Декабристов в створе Наличной улицы. Длина моста 49 м, ширина — 70 м. Свое название получил от Наличной улицы, **которая**, в свою очередь, стала так называться с 1806 г., ибо выходила «на лицо» к взморью. До этого, с 1751 г., она называлась Наличная линия.

Железобетонный мост возведен по проекту инженера Е. А. **Болтуновой** и архитектора С. И. Евдокимова и открыт для движения 19 мая 1975 г.



Наличный мост

## СМОЛЕНСКИЙ МОСТ

Соединяет остров Декабристов с Васильевским островом в створе 16—17 линий Васильевского острова. Длина моста 30,5 м, ширина — 27 м. Название ведет от расположенного на левом берегу старинного Смоленского кладбища.

В 1960—1961 гг. на месте старого сгнившего деревянного моста сооружен новый арочный железобетонный мост со сплошным сводом. Устои и фасады пролетного строения моста облицованы гранитом. На опорах моста установлены фонари и перильные



ограждения художественного литья. Своду придано циркулярное очертание радиусом 19,28 м.

Авторы проекта инженер А. Д. Гутцайт и архитектор Л. А. Носков.

## УРАЛЬСКИЙ МОСТ

Соединяет Васильевский остров и остров Декабристов в створе Уральской улицы. Длина моста 24,6 м; ширина — 31 м. Название ведет от Уральской улицы, которая с 1836 по 1859 год называлась Винный переулок.



Уральский мост

В 1829 г. здесь был построен деревянный мост, который именовали Винным мостом, так как близ него находился винный городок. Последний представлял собою окруженную рвами территорию, где на складах хранилось вино, доставленное в Петербург водным путем. В начале XX века мост получил название Уральский.

Железобетонный мост построен в 1974 г. по проекту инженера Е. А. Болтуновой и архитектора Л. Н. Носкова.

Из архитектурных украшений моста представляют интерес завершения пилонов в виде золотых корабликов.

# МОСТЫ ЧЕРНОЙ РЕЧКИ

## ГОЛОВИНСКИЙ МОСТ

Мост соединяет набережные Адмирала Ушакова и **Выборгскую**. Длина моста 28,1 м, ширина — 27 м. Мост назван по располагавшемуся неподалеку имению графа Ф. А. Головина.

Мост построен в 1875 г. на месте существовавшего здесь с 1817 г. деревянного моста. Он имел на каменных опорах деревянные арочные пролетные строения, которые в 1948 г. были заменены по проекту инженера П. В. Андреевского стальными балками.

В 1976—1980 гг. по проекту инженера Б. Э. Дворкина и архитектора В. М. Иванова построили новый железобетонный мост в виде трехшарнирной рамы с криволинейным очертанием нижнего пояса ригеля. На мосту установлены гранитные обелиски с позолоченными трезубцами Нептуна.

## ЧЕРНОРЕЧЕНСКИЙ МОСТ

Мост расположен в створе Торжковской улицы. Название получил по названию реки, через которую перекинут.

В 1967—1969 гг. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора Л. А. Носкова был построен автодорожный и трамвайный железобетонный мост на месте старого металлического. Ранее с 1836 г. здесь находился деревянный мост.

## ЛАНСКОЙ МОСТ

Мост расположен в створе Ланского шоссе и Школьной улицы. Название получил по располагавшимся здесь в XVIII—XIX веках владениям дворянского рода **Ланских**<sup>52</sup>.

В 1849 г. на этом месте был построен деревянный мост, получивший с 1868 г. название Пограничный, так как здесь проходила граница города. В начале XX века мост построили из металла и назвали Ланским. Железобетонный мост построен в 1967 г.

<sup>52</sup> Одним из представителей этого рода был известный фаворит Екатерины II — Александр Дмитриевич Ланской (1758—1784).

по проекту инженера Р. Я. Розена и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 31,4 м, ширина — 38 м.

### **ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ**

Мост расположен в створе улицы Графова. Построен в 1977 г. по проекту инженера А. И. **Рубашова**. Длина моста 31,4 м, ширина — 3,2 м.

### **КОЛОМЯЖСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Коломяжского проспекта. Название моста по пригородной местности **Коломяги**, расположенной в северо-западной части города.

Металлический на деревянных опорах **трехпролетный** мост построен в 1838 г. Прежде назывался Чернореченским вторым, а еще ранее Гужевым. Железобетонный мост сооружен в 1986 г. по проекту инженера Р. Р. **Шипова** и архитектора Н. А. Москвина. Длина моста 24,8 м, ширина — 12 м.

Недалеко от моста, на пересечении Коломяжского проспекта с железнодорожной линией, находится известный каждому горожанину сквер. В этом сквере в 1937 г. был установлен гранитный обелиск с бронзовым барельефом А. С. Пушкина, отмечающий место его дуэли 27 января 1837 г. Авторы обелиска — архитектор А. И. Лапиров и скульптор М. Г. Манизер.

# МОСТЫ РЕКИ **ЖДАНОВКИ**

## **МАЛО-ПЕТРОВСКИЙ МОСТ**

Мост соединяет Петровский и Петроградский острова в створе Новолодожской и Ремесленной улиц. Длина моста 49,8 м, ширина — 18,9 м. Название мосту дано по **острову**, принадлежавшему некогда Петру I.

Деревянный мост построен здесь в 1840 г. Пролетное строение моста подкосной системы состояло из семи пролетов общей длиной по настилу 90 м, В 1842 г. мост был капитально отремонтирован, а в 1883 г. перестроен заново по старой схеме.

Следующий капитальный ремонт моста с расширением на 2,8 м, т. е. до 11 м произвели в 1918 г. (без смены нижнего строения).

В 1928 г. ввиду ветхости старого деревянного моста, а также в связи с намечаемой прокладкой трамвайных путей на этом месте сооружен новый железобетонный **однопролетный** арочный мост. Пролетное строение состоит из четырех железобетонных арок, которые в замке сливаются с плитой проезжей части, а в пятах переходят непосредственно в контрфорсы устоев. Толщина плиты проезжей части — 14 см. Устои моста расположены на свайном основании с бетонной подушкой толщиной один метр.

Авторы проекта инженеры Б. Д. Васильев, О. Е. Бугаева и архитектор Е. И. **Катонин**.

## 1-й **ЖДАНОВСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в верховье реки, в створе Офицерского переулка. Он соединяет Петроградский и Петровский острова. Ранее считалось, что название реки идет от братьев Ждановых, построивших неподалеку в XIX веке Химико-аптекарский завод, но известный краевед А. А. Иванов обнаружил, что название реки дали подьячие Иван и Семен Ждановы, жившие там, где ныне идет улица Блохина.

Мост построен в 1984 г. по проекту инженеров А. А. Соколова и Б. Э. Эдуардова и архитекторов В. М. Иванова и Ю. Г. Шиндина. Длина моста 40 м, ширина — 4,5 м.



1-й Ждановский мост

## МОСТ КРАСНОГО КУРСАНТА

Мост соединяет Петровский и Петроградский острова, юго-восточнее Дворца спорта СКА. Длина моста 57 м, ширина — 22 м. Название мосту дано по расположенным неподалеку военно-учебным заведениям.

В 1817—1923 гг. мост назывался Кадетским, по располагавшемуся неподалеку Второму Кадетскому корпусу.

Первый деревянный мост в этом районе отмечен на картах 1817 г. Он находился в 420 м ниже по течению и соединял петровский проспект с Петровским переулком.

Около 1840 г. мост перенесен на современное место, неоднократно ремонтировался и в 1957 г. был закрыт.

Современный мост построен в 1962 г. по проекту инженеров В. В. Демченко, А. Д. Гутцайта и архитектора Л. А. Носкова. Его пролет перекрыт консольно-подвесным строением из предварительно напряженного железобетона на железобетонных устоях, облицованных гранитом.

## 2-й ЖДАНОВСКИЙ МОСТ

Соединяет Петровский стадион со Ждановской набережной. Железобетонный мост построен в 1992 г. по проекту инженеров Г. М. Толстопятова и Б. Э. Эдуардова и архитекторов Н. А. Дибцова и Ю. Г. Шиндина. Длина моста 60 м, ширина — 33,2 м.

# МОСТЫ КРОНВЕРКСКОГО ПРОЛИВА

## ИОАННОВСКИЙ МОСТ

Мост соединяет Заячий и Петроградский острова. Длина моста 74,66 м, ширина — 10,51 м. Назван мост по Иоанновским воротам Петропавловской крепости.

Во время закладки крепости на Заячьем острове 16 мая 1703 г. для транспортирования земли с Петербургского острова при возведении бастионов через неширокий проток был наведен шаткий наплавной мост — первый мост в Петербурге.



Иоанновский мост

Он был вскоре перестроен, в результате стал многопролетным на свайном основании мостом балочной системы со средним подъемным пролетом. Подъемно-раскрывающийся пролет для пропуска небольших судов состоял из двух симметричных частей, вращавшихся вокруг горизонтальных осей. Подъем и раскрытие производились цепями при помощи рычагов в виде «журавлей», лебедок или блоков с противовесами. Анонимный автор «Описания Санкт-Петербурга и Кроншлота в 1710 и 1711 гг.» писал, что от крепости ведет «прекрасный, в двух местах подъемный деревянный мост, имеющий около 300 шагов длины». Часть

моста, соединяющая промежуточное укрепление с Петербургским островом, перекрывала не только русло, но и пойму протока.

В 1738 г. мост, в связи с сооружением Иоанновского рavelина крепости, перестроили. Береговые пролеты его перекрыли каменными арками, а средняя часть **«для»** чрезвычайной глубины построена на сваях с подъемным **мостом**». Деревянная часть неоднократно перестраивалась, а старые каменные арки можно видеть и сейчас, они поддерживают проезжую часть на подходах к мосту. В настоящее время в результате наносов песка вокруг крепости образовался слой суши, и эти аркады проходят «посуху». В 1827 г. при постройке дамбы Суворовского наплавного моста (на месте нынешнего Троицкого моста) два арочных пролета правого крыла моста были засыпаны. Вследствие наносов грунта постепенно ликвидировались арочные пролеты и левого крыла моста.

В 1848 г. при капитальном ремонте моста пролетное строение деревянной части было заменено ригельно-подкосным. В таком виде мост просуществовал до его ремонта в 1934 г.

Мост назывался Петровским, а с 1887 г. — Иоанновским.

В **1951—1952** гг. был произведен капитальный ремонт моста по проекту инженера П. П. Степанова и архитекторов Н. Н. Белехова и А. Л. Ротача. Деревянные прогоны заменили металлическими балками. К 250-летию города на мосту установили металлические решетки и фонари (копии сохранившихся решеток и фонарей в начале **Каменноостровского** проспекта еще с **1830-х** гг.).

## КРОНВЕРКСКИЙ МОСТ

Мост расположен в низовьи протока. Он соединяет Заячий и Петроградский острова. Название мост получил по Кронверку — вспомогательному укреплению Петропавловской крепости. Мост деревянный с металлическими **балками**. Сооружен в 1938 г. по проекту инженера П. П. Степанова. Длина моста 58 м, ширина — **9 м**.

# МОСТЫ КРОНВЕРКСКОГО ПРОТОКА

## ВОСТОЧНЫЙ И ЗАПАДНЫЙ АРТИЛЛЕРИЙСКИЕ МОСТЫ

Название мосты получили по расположенному здесь Военно-историческому музею Артиллерии, инженерных войск и войск связи, основанному в 1756 г. и разместившемуся с 1868 г. в здании Кронверкского арсенала. Первоначальное название музея — Артиллерийский музей.

Железобетонные мосты сооружены в 1978 г. по проекту инженера Б. Б. Левина и архитектора Г. В. Говорковского. Длина моста 29,5 м, ширина — 20,4 м.





## МОСТЫ КАМЕННОГО ОСТРОВА

В 1908 г. на Каменном острове была организована Международная строительная выставка. Среди экспонатов, демонстрировавших возможности железобетона, были два арочных мостика системы инженера Майара через Малый канал. Они хорошо сохранились до наших дней. Поражают изяществом. Взяты под охрану государства.

Первый мостик косой, имеет длину 15,4 м, второй — 7,3 м.

В 1970-е гг. были восстановлены утраченные перильные ограждения мостиков. Работы велись под руководством инженера А. П. Петрова. Изготовил решетки по сохранившимся образцам кузнец И. И. Быков.

### МОСТЫ № 9, 11, 14

Мосты сооружены на протоке, соединяющем Большую Невку с рекой Крестовкой. Мосты № 9 и 11 построены во второй половине XIX века и капитально ремонтировались в 1904 г. В это же время был построен мост № 14.

Все мосты были деревянные, **балочные, пятипролетные**, длиной от 19 до 21 м.

В 1937—1938 гг. в связи с необходимостью очистки и углубления протока мосты были разобраны, а после очистки канала заменены новыми, постоянными, однотипными **трехпролетными** мостами.

Опорами мостов являются железобетонные сваи. Пролетные строения мостов состоят из прокатных балок.

Автор проекта инженер П. В. Андреевский.

Длина моста № 9 19,1 м; ширина — 7,5 м.

Длина моста № 11 23,7 м; ширина — 7,5 м.

Длина моста № 14 22,1 м; ширина — 12 м.

# МОСТЫ РЕКИ ЕКАТЕРИНГОФКИ

## ЕКАТЕРИНГОФСКИЙ МОСТ

Мост соединяет Гутуевский остров в створе Рижского проспекта. Длина моста 66,8 м, ширина — 21,3 м. Масса металлических пролетных строений 1257 тонн; масса противовесов 1800 тонн. Название мосту дал существовавший неподалеку в 1711—1924 гг. Екатерингофский дворец.

Мост построен в 1914 г. **Обществом** Путиловских заводов по предложению Министерства торговли и Петербургского торгового порта для связи Гутуевского острова и материка. Однако из-за начала войны пуск в эксплуатацию его состоялся только 18 марта 1917 г. Авторами проекта и руководителями работ по строительству моста были инженеры А. П. Пшеницкий и Д. Я. Акимов-Перетц. Они назвали мост Галицийским в честь побед русской армии в Галиции во время Первой Мировой войны, но это название не прижилось.

Мост металлический, **однопролетный**, косой (ось моста пересекает русло реки под углом 75 градусов). Устои моста выполнены из бутовой кладки и облицованы гранитом. Его двукрылый разводной пролет с жестко закрепленными противовесами раскрывается откатыванием крыльев по горизонтальному пути. В закрытом положении моста фермы крыльев соединяются друг с другом посредством замка. Это единственный однопролетный разводной мост.

Из павильона управления, остекленного и поднятого значительно выше верхнего строения моста, механику хорошо виден подходящий к мосту наземный и водный транспорт.

В архитектуре моста просматриваются элементы готики и модерна.

В 1941 г. немецкая авиабомба, разорвавшись, сместила и развернула в плане один из устоев моста. В результате одно из крыльев деформировалось. Однако и в таком виде мост продолжал функционировать до реконструкции, проведенной в 1950—1953 гг.

## ГУТУЕВСКИЙ МОСТ

Мост соединяет Гутуевский остров с набережной Обводного канала. Длина моста 95,7 м, ширина — 27,6 м. Название мост получил по фамилии бывшего владельца острова (в середине XVIII века) купца-судостроителя Конона Гутуева.

На плане Шуберта 1828 г. здесь показан плашкоутный мост. В середине 1830-х гг. на его месте построили деревянный **семи-пролетный ригельно-подкосный** мост с разводным двукрылым пролетом и русловыми опорами в виде чугунных колонн. Авторами проекта этого моста были инженеры А. Д. Готман и А. И. Мальте.

В 1949 г. деревянные балки были заменены металлическими.

К середине 1970-х гг. конструкции моста пришли в аварийное состояние, и в 1977—1980 гг. его перестроили по проекту инженеров А. С. Евдонины, И. П. Ладышкина и архитектора Ю. П. Сидницы. Это **трехпролетный** железобетонный мост с железобетонным неразрезным балочным пролетным строением, нижний пояс которого имеет криволинейное очертание.



# МОСТЫ БУМАЖНОГО КАНАЛА

## БУМАЖНЫЙ МОСТ

Мост расположен в створе Лифляндской улицы на Екатеринингофский остров. **Длина** моста 29,7 м, ширина — 19,3 м. Название мост получил по Бумажной фабрике, находившейся в этом районе еще с петровских времен.

Первый деревянный мост был построен здесь еще до 1795 г. В 1823 г. мост перестроили по проекту инженеров А. А. Бетанкура, Б. Клапейрона и П. П. Базена. Он стал деревянным арочным **однопролетным**.

В 1862 г. мост перестроили в **трехпролетный** деревянный с центральным подкосным и боковыми балочными пролетными строениями.

В **1949** г. деревянные пролетные строения моста заменили металлическими по проекту инженеров А. Д. Саперштейна и П. М. Блохина.

Современный мост построен в **1962—1963** гг. по **проекту** инженера Е. А. Болтуновой и архитектора Л. А. Носкова. Пролетное строение его выполнено из предварительно напряженного железобетона.

## СУТУГИН МОСТ

Соединяет парк Екатерингоф с Перекопской улицей. Длина моста 25,7 м, ширина — 9,6 м. Название мосту дала дача купца Матвея Сутугина, построенная неподалеку в 1815 г.

Деревянный мост на этом месте был построен до 1795 г. В 1823 г. его перестроил инженер Б. Клапейрон по проекту инженера П. П. Базена. Мост стал деревянным **пятипролетным**. В 1945 г. деревянные пролетные строения заменили металлическими.

Современный мост построен по проекту инженера В. Н. Шлотского в 1979 г. Пролетные строения моста (ранее находились на Головинском мосту) стали железобетонные, балочные, криволинейного очертания. На правобережном устое на постаментах установлены вазы XIX века, выполненные из красного гранита.

# МОСТЫ РЕКИ ОХТЫ

## МАЛООХТИНСКИЙ МОСТ

Мост находится в устье реки **Охты**. Он соединяет Малоохтинский проспект и Свердловскую набережную. Его название происходит от Малой Охты.

Железобетонный **трехпролетный** мост построен в 1984 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора В. М. Иванова. Длина моста 151,2 м, ширина — 20,3 м.

## КОМАРОВСКИЙ МОСТ

Мост пересекает реку Охту по продолжению Большого Охтинского моста и соединяет Большую Охту и Малую Охту. Длина

моста 74,4 м, ширина — 47 м. Мост назван по фамилии владельца суконной фабрики, располагавшейся поблизости в первой четверти XIX века.

Здесь, у самого устья реки, где когда-то находилась шведская крепость Ниеншанц, с XVIII века существовал деревянный разводной мост, называвшийся Горбатым.

Его реконструировали в 1910—1911 гг. в связи с сооружением моста императора Петра Великого — ныне Большого Охтинского,



**Комаровский мост**

ского, а в 1943 г., после того, как с моста во время переправы рухнул в воду танк Т-34, деревянные балки пролетного строения заменили металлическими.

Со временем техническое состояние моста стало совершенно неудовлетворительным вследствие **загнивания** наиболее ответственных опорных частей, что вынудило в 1958 г. городской Совет запретить по нему движение транспорта. В том же году инжене-

рами В. В. Зайцевым, Б. Б. Левиным и архитектором Л. А. Носковым был разработан проект нового моста.

Новый **однопролетный** железобетонный мост построен в 1960 г. по трассе, несколько смещенной от оси ранее существовавшего, на 29 м по левому берегу и на 20 м по правому; этим была достигнута симметрия предмостных площадей относительно новой оси моста. Пролетное строение моста выполнено в виде железобетонной **двухшарнирной** арки. Пролетное строение опирается на устой с помощью свинцовой прокладки, расположенной между латунными листами. Фасадные поверхности крайних рам облицованы розовым гранитом.

Авторы придали облику моста характер каменного сооружения арочной формы. Ограждения — чугунные литые секции из стержней многогранного сечения с вогнутыми плоскостями, увенчанных четырехгранными капителями. Фонарные колонки со светильниками установлены на консолях малого выноса. У опор моста имеются гранитные спуски к воде.

Ширина моста обеспечивает восьмирядное движение автотранспорта и трамваев в обоих направлениях.

### **МОСТ «КРАСНЫЙ СУДОСТРОИТЕЛЬ»**

Мост получил название по одноименному предприятию, расположенному при впадении реки **Оккервиль** в реку Охту около Магнитогорской улицы. Построен в 1928 г. Реконструирован в 1985 г. по проекту инженеров З. Г. Васильевой и А. А. Сизова.

### **МОСТ ШАУМЯНА**

Мост расположен в створе проспекта Шаумяна. Построен в 1968г. по проекту инженера **П. П. Рязанцева** и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 72,9 м, ширина — 18,5 м.

### **МОСТ ЭНЕРГЕТИКОВ**

Мост расположен в створе проспекта Энергетиков. Название моста напоминает о существовавших когда-то успехах ленинградских турбостроителей в развитии советской энергетики.

## **ИРИНОВСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе **Ириновского** проспекта. Название мосту дано по трассе, ведущей к деревне Ириновке под Петербургом, где с конца XIX века начались разработки торфа.

Железобетонный мост построен в 1983 г. по проекту инженера А. А. Соколова. Длина моста 63,3 м, ширина — 55,5 м.

## **ОБЪЕЗДНОЙ МОСТ**

Мост расположен на Объездном шоссе, которое вело из района Большой **Охты** на Пороховые в объезд главной там дороги — Пороховского шоссе (ныне шоссе Революции).

## **ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ МОСТ**

Мост находится в створе Индустриального проспекта. Его название **напоминает о** провозглашении в 1925 г. XIV съездом партии большевиков курса на индустриализацию страны.

Железобетонный мост построен в 1977 г. по проекту инженера Б. Э. **Дворкина** и архитектора **Ю. Г. Шиндина**. Длина моста 59,2 м, ширина — 34 м.

## **АРМАШЕВСКИЙ МОСТ**

Мост находится в створе улицы Потапова. Длина моста 32 м. Название мост получил по фамилии землевладельца близлежащей территории начала XX века.

Решение о строительстве этого моста Ленгорисполком принял 9 августа 1982 г. Мост сдан в эксплуатацию 22 октября 1999 г. Главный инженер проекта — Р. Р. Шипов.

## **БОЛЬШОЙ ИЛЬИНСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе шоссе Революции. Длина моста 36,5 м, ширина — 25,28 м. Название мосту дано по расположенной неподалеку Ильинской церкви.

Мост построен в 1912 г. Строение его балочное, трехпролетное, неразрезное, рамной конструкции. Он имеет пять главных железобетонных балок высотой 80 см и систему поперечных балок. Толщина проезжей части 20 см. Тротуары вынесены на консоли. Перильные ограждения состоят из железобетонных тумб

и металлических, простого рисунка решеток. Опоры — бетонные, на свайных основаниях.

В период **1940—1950** гг. на главных балках пролетного строения обнаружилось прогрессирующее разрушение защитного слоя и оголение основной арматуры снизу балок. Кроме **того**, вследствие разрушения бетона речных опор на уровне переменных вод (по причине спуска в реку Охту окружающими заводами агрессивных жидкостей) в теле этих опор образовались глубокие раковины. С целью сохранения сооружения в 1950 г. произведен капитальный ремонт пролетного строения и опор. Следующий капитальный ремонт моста начали только в 1999 г.

### **МОСТ-ПЛОТИНА**

Расположен в створе улицы Коммуны. Каменные и чугунные конструкции были заложены в 1869 г. по проекту инженера **К. Ф. Гаусмана**. В 1960 г. низовая часть плотины усилена в железобетоне. Длина моста 38,6 м, ширина — 16,2 м.

### **КАПСЮЛЬНЫЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Капсюльного шоссе. Название моста напоминает о существовании в этом районе капсюльных мастерских пороховых заводов, строительство которых началось в 1715 г. по указу Петра I.

В **1994** году построен металлический мост по проекту инженера **В. М. Фельдмана**.



# МОСТЫ РЕКИ ОККЕРВИЛЬ

## УТКИН МОСТ

Мост находится близ впадения реки Оккервиль в Большую Охту. Название мост ведет от находящейся неподалеку «Уткиной Дачи», принадлежавшей с 1829 г. З. П. Уткиной.

Впервые деревянный мост был здесь построен в начале XX века.

## ЗАНЕВСКИЙ МОСТ

Мост расположен в створе Заневского проспекта. Железобетонный мост построен в 1975 г. по проекту инженера Б. Э. Дворкина и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 40,3 м, ширина — 42 м.

## ЯБЛОНОВСКИЙ МОСТ

Название моста объясняется его местоположением. Он находится на **дороге**, соединявшей деревни Малую и Большую Яблоновки. Эти селения возникли на Малой Охте в начале XIX века.

## БОЛЬШОЙ ЯБЛОНОВСКИЙ МОСТ

Длина моста 35 м, ширина — 10 м.

Мост построен в 1957 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта.

Он имеет однопролетное строение, рамной конструкции из монолитного железобетона, без устоев со свободными консолями. Конструкция рациональна и экономична.

Под каждую пару «ног»-опор заложены общие фундаменты на свайных основаниях из деревянных свай.

Тротуары вынесены на консоли плиты и отделены от проезжей части поребриком из гранита. Перильные ограждения — металлические, **сварные**, несложного рисунка.

## **РОССИЙСКИЙ МОСТ**

Мост находится в створе Российского проспекта. Название одной из великих держав мира дано одному из самых маленьких мостов Петербурга.

## **МОСТ КОЛЛОНТАЙ**

Мост находится в створе улицы **Коллонтай**. Его название дано в память о советской политической деятельнице и дипломате А. М. Коллонтай.

## **МОСТ ПОДВОЙСКОГО**

Мост находится в створе улицы Подвойского. Он носит имя одного из руководителей октябрьского переворота 1917 г. Н. И. Подвойского.

## **ТОВАРИЩЕСКИЙ МОСТ**

Мост расположен на Товарищеском проспекте. Название мост получил от принятого в годы советской власти обращения друг к другу — «товарищ».

## **МОСТ ДЫБЕНКО**

Мост находится в створе улицы Дыбенко. Он носит имя репрессированного советского военного и государственного деятеля П. Е. Дыбенко.

# МОСТЫ РЕКИ ВОЛКОВКИ

## НОВО-КИРПИЧНЫЙ МОСТ

Мост расположен на набережной Обводного канала. Длина моста 49 м, ширина — 13,2 м. Название мост получил по первоначальному построечному материалу.

Старый кирпичный мост построен в первой половине XIX века и находился на старом, естественном русле реки Волковки. Он имел деревянное **трехпролетное** строение **ригельно-подкосной системы**, речные опоры из металлических свай с деревянной надстройкой и каменные устои, облицованные кирпичом. Мост назывался Кирпичным.

В 1855 и 1888 г. его капитально ремонтировали. В дальнейшем, в связи с постройкой через Обводный канал нового железнодорожного моста, трасса которого проходила по левому устою Кирпичного моста, последний в 1908 г. был разобран. Устье реки Волковки отвели ниже по течению Обводного канала, где Управлением Николаевской железной дороги был построен Ново-Кирпичный мост по конструкции, подобной старой. Устои его возвели на свайном основании с бетонной подушкой.

Реконструкция моста произведена в 1926 г. по проекту инженеров О. Е. Бугаевой и Б. Д. Васильева. Система нового моста представляет собой железобетонную арку с консолями. Тротуары частично расположены на консолях.

## ГРААПОВСКИЙ МОСТ

Мост построен на набережной реки Волковки. Длина моста 27,8 м, ширина — 20,4 м. Он получил название по находившейся поблизости лесной бирже, принадлежавшей братьям **Грааповым**. Деревянный мост был здесь построен в начале XX века.

Железобетонный мост построен в 1963 г. по проекту инженера Ю. Л. Юркова и архитектора Л. А. Носкова. Необычно сконструированы его железобетонные устои — они сквозные и их наклонные, выдвинутые вперед «ноги» позволили значительно сократить пролет балок.

## СТАРООБРЯДЧЕСКИЙ МОСТ

Мост расположен у Волковского Старообрядческого кладбища в створе **Расстанного** переуллка. Длина моста 15,9 м, ширина — 27 м.

Впервые деревянный мост построен здесь в 1829 г. В период **1848—1862 гг.** мост также назывался Немецким по расположенному поблизости **Волковскому** Лютеранскому кладбищу.

Железобетонный мост построен в 1970 г. по проекту **инженера** Л. Н. Соболева и архитектора Л. А. Носкова.

### **КАСИМОВСКИЙ МОСТ**

Мост расположен в створе Касимовской улицы. Длина моста 26,8 м, ширина — 27 м. Название моста дано по старинному городу Касимову Рязанской области.

Впервые деревянный мост здесь построен в 1889 г. Современный мост **однопролетный** железобетонный построен в 1974 г. по проекту инженера Л. Н. Соболева.

### **АЛМАЗНЫЙ МОСТ**

Мост расположен в створе улицы Салова. Длина моста 23,5 м, ширина — 27 м. Название мосту дало производство расположенного неподалеку Абразивного завода.

Железобетонный мост построен в 1965 г. по проекту инженера А. А. Куликова и архитектора Л. А. Носкова.

### **БЕЛГРАДСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛКОВСКИЙ КАНАЛ**

Мост находится в створе Белградской улицы у железнодорожной линии. Длина моста 40,8 м, ширина — 24 м. Название мосту дано по столице Югославии Белграду.

Железобетонный мост построен в 1969 г. по проекту инженера Е. А. Болтуновой и архитектора Л. А. Носкова.

### **НОВО-ВОЛКОВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛКОВСКИЙ КАНАЛ**

Мост расположен в створе проспекта Славы. **Название** мосту дано по Волковой Деревне, возникшей в первой половине **XVIII** века на месте известного с 1500 г. новгородского поселения. Волкова Деревня располагалась на территории к югу от Обводного канала. В середине **XIX** века она вошла в состав города.

Мост построен в 1960-е гг.

### **4-й ВОЛКОВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛКОВСКИЙ КАНАЛ**

Мост расположен в створе Альпийского переулка. Он построен в 1970-е гг.

# МОСТЫ РЕКИ МОНАСТЫРКИ

## МОСТ ОБУХОВСКОЙ ОБОРОНЫ

Железнодорожный мост построен в 1964 г. по проекту инженера К. Е. Палицына. Длина моста 23,5 м, ширина — 11,5 м.

Автотранспортный мост построен в 1964 г. по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 24,2 м, ширина — 46,5 м. Оба моста железобетонные.

## МОНАСТЫРСКИЙ МОСТ

Мост находится на проспекте Обуховской обороны. Длина моста 39 м, ширина — 34 м.

Мост здесь построен впервые в 1833 г. по проекту инженера П. П. Базена. Во второй половине XIX века мост находился в ведении Министерства путей сообщения. Он имел деревянное арочное пролетное строение с дощатыми арками и каменные, облицованные цокольной плитой, устои. Первоначально мост назывался **Благовещенским**.

В 1885 г. Петербургским округом путей сообщения мост был передан Городской управе.

В 1887 г. мост капитально перестроили, но он имел также деревянное арочное однопролетное строение, состоящее из восьми дубовых, в три бруса, арок. Опоры моста — каменные, на свайных ростверках. На мосту был уложен один путь пригородной железной дороги.

В 1914 г. деревянные арки пролетного строения пришли в ветхость и при прокладке по мосту трамвайного пути были подкреплены вспомогательными деревянными опорами. Расположенный на транзитной **магистрале**, соединяющий город с районом быстро растущей тяжелой индустрии, Монастырский мост в дальнейшем уже не мог обеспечить бесперебойное автотранспортное и трамвайное движение и требовал реконструкции со значительным расширением проезжей части.

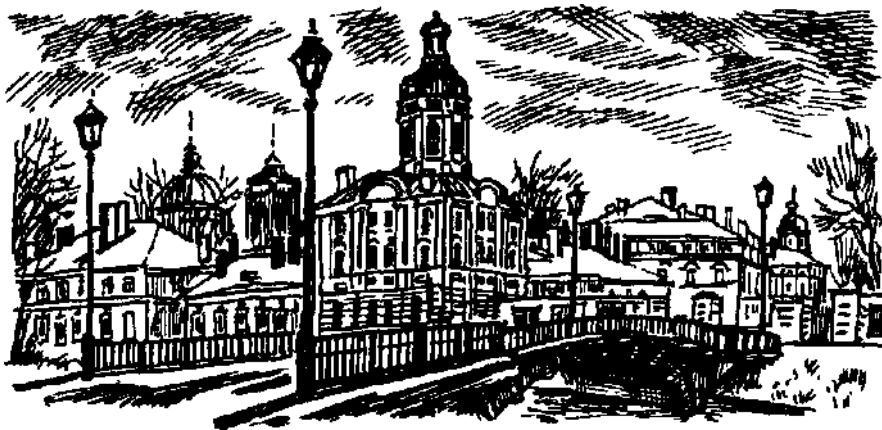
В 1926 г. старый мост был заменен **однопролетным** арочным железобетонным сооружением. Пролетное строение его состояло

из десяти железобетонных арок. Авторы проекта инженеры В. Д. Васильев и О. Е. Бугаева.

В связи со строительством моста Александра Невского через Неву мост разобрали, и в 1961—1964 гг. построили ниже по течению по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора Л. А. Носкова новый балочный из предварительно напряженного железобетона.

## 1-й И 2-й ЛАВРСКИЕ МОСТЫ

Название мосты получили по Александро-Невской лавре, на территории которой они расположены.



Река Монастырка

Впервые деревянный мост через Черную речку, как тогда называлась Монастырка, был построен в 1712 г. в период строительства основанного Петром I «монастыря Живоначальные Троицы и Святого Благоверного великого князя Александра Невского». В 1797 г. монастырь был преобразован в лавру.

1-й Лаврский мост расположен при въезде в Александро-Невскую лавру со стороны Невского проспекта. Железобетонный мост построен в 1972 г. по проекту инженера А. И. Рубашева и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 18 м, ширина — 9,5 м.

2-й Лаврский мост (Конюшенный, Экономический) расположен по оси Лаврского проезда. Деревянный мост сооружен в 1982 г. по проекту инженеров Э. Г. Васильевой и Б. Э. Дворкина и архитектора В. М. Иванова. Это первый в городе мост из сосновых

досок, склеенных эпоксидной смолой. Длина моста 17,7 м, ширина — 12 м.

## КАЗАЧИЙ МОСТ

Мост расположен на правом берегу Обводного канала у Александро-Невской лавры. Название мосту дано по находившимся неподалеку казармам лейб-гвардии Казачьего полка, построенным архитектором И. Д. **Черником** в середине XIX века.

Деревянный мост построен здесь в 1849 г. До 1875 г. он назывался Казацким.

Современный железобетонный мост балочной конструкции сооружен в 1965 г. по проекту инженера А. А. Соколова и архитектора Л. А. Носкова. Длина моста 27,5 м, ширина — 27 м. Пролетные балки его опираются на **облицованные** гранитом устои.



# МОСТЫ РАЗНЫХ ВОДОТОКОВ

## 2-й ПАРКОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕЧКУ ЧУХОНКУ

Расположен по оси Крестовского проспекта у Вязовой аллеи. Железобетонный мост построен в 1978 г. по проекту инженера Л. Н. Соболева и архитектора Н. А. Москвина. Длина моста 21,1 м, ширина — 16,5 м.

## 3-й ПАРКОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕЧКУ ЧУХОНКУ

3-й Парковый мост находится в Приморском парке Победы и обеспечивает трамвайное сообщение между городом и парком Победы со стадионом им. Кирова. Длина моста 13,87 м, ширина — 8,7 м.

Мост **однопролетный**, построен в 1949 г. В качестве опор служат железобетонные сваи. Пролетное строение состоит из четырех двутавровых клепаных балок высотой 800 мм. Автор проекта инженер А. Д. Гутцайт. Перильное ограждение — металлические решетки простого рисунка.

Мост обслуживает только трамвайное движение. Для пропуска автотранспорта и пешеходов рядом с ним имеется другой мост.

## МАЛО-КРЕСТОВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КРЕСТОВКУ

Мост соединяет по проспекту Динамо Крестовский и Каменный острова. Длина моста 71,9 м, ширина — 13 м. Название моста по реке Крестовке.

В 1817 г. здесь был наведен плашкоутный мост, замененный в 1827 г. деревянным **пятипролетным ригельно-подкосным**, по проекту инженера П. П. Базена.

В 1940—1941 гг. здесь построили **трехпролетный** мост, металлические балки которого опирались на деревянные свайные опоры и устои. До 1960 г. мост не ремонтировался, вследствие чего состояние его деревянных конструкций привело к необходимости сооружения капитального моста, судоходный габарит которого должен был обеспечить беспрепятственное прохождение спортивных судов. Ведь в этом районе находились многочисленные спортивно-гребные базы.





Мало-Крестовский мост

В 1961—1962 гг. мост перестроили по проекту инженера Ю. Л. Юркова и архитектора Л. А. Носкова. Пролетное строение моста арочное, железобетонное. Трасса его пролегает под углом 67 градусов к руслу реки.

### МОЛВИНСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ТАРАКАНОВКУ

Мост расположен в створе улицы Калинина на Екатеринбургский остров. Длина моста 25 м, ширина — 27 м. Название моста по находившейся неподалеку в XVIII веке дачи купца Молво.

Здесь находился с конца XVIII века деревянный балочный мост. Он был заменен в 1828 г. деревянным **трехпролетным** арочным мостом на кирпичных береговых устоях и русловых опорах в виде чугунных колонн. Этот мост построили по проекту инженеров П. П. Базена и Б. П. Э. Клапейрона.

В начале XX века здесь соорудили деревянный пятипролетный мост длиной 54 м.

Современный мост **однопролетный** железобетонный балочный. Он построен в 1983—1983 гг. по проекту инженеров Л. Н. Соболева и С. С. Надточия. Фасады моста выполнены в арочном виде и облицованы гранитом.

## УТРАЧЕННЫЕ МОСТЫ

### ВИНДАВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ МЕЖЕВОЙ КАНАЛ

Мост был построен в 1898 г. Он находился в створе **Виндавской** улицы, получившей свое название по латвийскому городу **Виндаве** (впоследствии Вентспилс).

«Петербургская газета» от 2 июня 1898 г. сообщала: «Это было вчера. Предстояло открытие Виндавского моста через Межевой канал. Все сооружение-то стоит 15 т. руб., а отцов города собралось достаточное число. Почти вся комиссия по железным и водяным путям была налицо. Мост освятили, открыли и ... **закусили**. Хлебосольным хозяином являлся председатель комиссии. Строителем моста был инженер г. **Бернштейн**».

В 1960-е гг. мост был разобран.

### МОСТИК ЧЕРЕЗ ОДИН ИЗ КАНАЛОВ ЕКАТЕРИНГОФСКОГО ПАРКА

Висячие системы простейших мостов известны с древних времен (**Китай**, Америка), но идея создания постоянных, более совершенных висячих систем возникла в Петербурге задолго до ее претворения в Западной Европе. П. П. **Базен** построил в 1823 г. пешеходный цепной мостик через один из каналов **Екатерингофского** парка. Это был первый мост такого типа в России и Европе. Время его исчезновения не установлено.

### ЕГЕРСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВВЕДЕНСКИЙ КАНАЛ <sup>53</sup>

Мост располагался у Обводного канала. Длина моста 25,8 м, ширина — **11,64** м. Название мосту было дано по располагавшемуся неподалеку лейб-гвардии Егерскому полку.

Мост построили в начале XIX века. Это был **однопролетный** мост с арочным деревянным пролетным строением. Каменные устои его были облицованы кирпичом и бутом. Перильные ограждения — чугунные тумбы и решетки художественного литья.

В 1884 г. пролетное строение капитально отремонтировано.

<sup>53</sup> Канал между Обводным каналом и Фонтанкой построен в начале XIX века и засыпан в конце 1960-х гг.

В 1904 г. произведена реконструкция с устройством металлического пролетного строения. Чугунные перила заменены стальными простого рисунка.

В 1946—1948 гг. обнаружено расстройство кладки и облицовки старых опор. Исправления с заполнением пустот литым бетоном произведено в эксплуатационном порядке.

В 1970 г. мост разобрали.

## **ВВЕДЕНСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВВЕДЕНСКИЙ КАНАЛ**

Мост располагался в створе Загородного проспекта у Витебского вокзала. Длина моста **18,9** м, ширина — **24,45** м. Название мост получил по располагавшемуся неподалеку Введенскому храму лейб-гвардии Семеновского полка.

Мост был построен в начале XIX века. Он был деревянный арочный с каменными опорами из кирпича, бута и гранита, шириной 17 м.

В 1910 г. здесь построен новый **однопролетный** металлический. В основание были уложены железобетонные подушки на старые сваи. Тело устоев выполнили из бутовой кладки с гранитной облицовкой. Автором архитектурного оформления моста стал архитектор Л. А. Ильин.

На устоях моста, на литых торшерах были установлены четыре фонаря. Перильными ограждениями стали чугунные, художественного литья решетки.

В 1953—1955 гг. архитектурное **оформление** реставрировали: отремонтировали торшеры, установили новые фонари.

В 1970 г. мост разобрали.

## **АЛЕКСАНДРОВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВВЕДЕНСКИЙ КАНАЛ**

Мост пересекал Введенский канал по набережной Фонтанки. Длина моста 15,2 м, ширина — 15,16 м. Название дано в память об императоре Александре I.

Мост построен по проекту архитектора В. И. Гесте в 1808—1814 гг. Пролетное строение его было чугунным арочным. Для перильных ограждений были использованы решетки, однотипные с решетками набережной Фонтанки. На устоях — гранитные обе-

лиски с кронштейнами и фонарями. Обелиски завершались бронзовыми золочеными шарами.

При реставрации моста в 1949 г. взамен утраченных фонарей, кронштейнов и золоченых шаров были изготовлены новые с сохранением исторической формы.

Мост разобран в 1970 г. Его гранитные обелиски с фонарями сохранены и использованы в декоре **Подъяческого моста**.

## **ТАРАКАНОВСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕЧКУ ТАРАКАНОКУ**



**Таракановский мост**

Находился у Нарвских ворот. Название мост получил по водотоку, через который был построен в 1770-х гг.

Он был каменным трехпролетным. Его реконструировали в 1834 г. в период строительства Нарвских триумфальных ворот. В 1920-е гг. мост засыпали вместе с Таракановкой. В 1979 г., при строительстве на площади подземного перехода, были обнаружены его остатки.

## **МОСТ У МОСКОВСКИХ ТРИУМФАЛЬНЫХ ВОРОТ**

Мост был построен через **Лиговский** канал. Это был каменный **двухарочный** мостик с гранитными тумбами, между которыми находились звенья чугунной решетки тонкого литья. Аналогичная по рисунку решетка сохранилась на участке набережной от дамбы Троицкого моста по берегу Кронверкского протока до Иоанновского моста,

## **САЛЬНОБУЯНОВСКИЙ МОСТ**

Мост соединял Матисов остров с Сальным буяном по бывшей **Корабельной** набережной. Длина моста была более 30 м, ширина — около 4,4 м. Название мост получил по Сальному буяну.

Мост построен по проекту инженера Чарлза Берда в 1805—1806-х гг. Это был цельнометаллический мост, состоявший из «ажурных» ребристых арок. Мост разобран в начале XX века при реконструкции завода Берда. Остатки гранитных устоев моста сохранялись на территории Адмиралтейского завода до 1990-х гг.

## **ЗНАМЕНСКИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЛИГОВСКИЙ КАНАЛ**

Мост находился в створе Невского проспекта. Свое название он получил по располагавшейся рядом Знаменской церкви.

Деревянный балочный мост на сваях был построен здесь в 1720-е гг. Впоследствии он неоднократно перестраивался. В 1891—1892-х гг. **Лиговский** канал заключили в трубу и засыпали, а мост разобрали.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

*В данной книге приведены сведения далеко не обо всех мостах Петербурга. В частности, сюда не вошли описания мостов через Ново-Адмиралтейский канал, протоков «Новой Голландии», речек Луппа, Тызъва, Дудергофка, Ижора, Славянка, Муринского ручья, а также путепроводов, железнодорожных мостов, парковых мостиков и мостов на предприятиях. Многие из них достойны внимания и ждут своих исследователей.*

*Однако и на примере приведенных сведений можно сделать вывод, что мосты не только важная составляющая городских коммуникаций, но они также являются украшением города и неотъемлемой частью петербургской истории.*

*Существующие мосты требуют постоянного внимания в деле их эксплуатации. Часть их следует переустроить в мосты капитального типа. Большое количество петербургских мостов нуждается в ремонте, так как происходит их естественное старение и износ в условиях роста интенсивности движения.*

*Будем надеяться, что богатый мостостроительный опыт петербургских инженеров и архитекторов будет учтен при реконструкции существующих и сооружении новых мостов. Необходимо, чтобы они органично вписывались в окружающую среду и сохраняли присущий Петербургу неповторимый строгий стиль, вместе с тем вносили в облик города своеобразие, созвучное современной эпохе.*

# УКАЗАТЕЛЬ НАИМЕНОВАНИЙ МОСТОВ

<b>Аларчин</b>	108	Варшавский	138
Александра Невского	39	Введенский	178
Александровский	32	Верхне-Лебяжий	130
Александровский (утр.)	178	<b>Виндавский</b>	<b>177</b>
Алмазный	171	Винный	152
<b>Американский</b>	<b>134</b>	<b>Вознесенский</b>	101
<b>Английский</b>	89	4-й Волковский	171
Аничков	72	Володарский	44
Аптекарский	<b>149</b>	Воскресенский	31
<b>Армашевский</b>	166	Восточный Артиллерийский	159
<b>Архангелогородский</b>	133	Выборгский	58
Атаманский	133		
		Газовый	137
Балтийский	138	<b>Галицийский</b>	161
<b>Банковский</b>	95	<b>Геслеровский</b>	150
Банный	147	Головинский	<b>153</b>
Барочный	150	Горбатый	164
Белградский	<b>171</b>	<b>Горсткин</b>	82
Белинского	71	Грааповский	170
Белый	120	Гренадерский	56
Бердов	148	Гриневицкого	92
Бетанкуровский	64	Гужевой	154
Биржевой	51	<b>Гутуевский</b>	162
<b>Благовещенский</b>	14		
Благовещенский	172	Дворцовый	18
Большеохтинский	35	Декабристов	143
Большой Ильинский	166	Демидов	99
Большой Конюшенный	116	Дыбенко	169
Большой Крестовский	63		
Большой Петровский	62	Егерский	177
Большой Яблоновский	168	Египетский	85
Борисов	141	<b>Екатерингофский</b>	161
Боровой	136	Екатерининский	79
Бумажный	163	<b>1-й Елагин</b>	60

2-й Елагин	60	<b>Коломяжский</b>	154
3-й Елагин	54	<b>Колтовский</b>	62
		Комаровский	164
1-й <b>Ждановский</b>	155	<b>Комсомольский</b>	104
2-й <b>Ждановский</b>	156	Конюшенный	173
Железобетонный пешеходный	154	Кораблестроителей	<b>151</b>
Желтый	117	Красноармейский	85
		Красногвардейский	106
Заневский	168	Красного <b>Курсанта</b>	156
Западный <b>Артиллерийский</b>	<b>159</b>	<b>Краснооктябрьский</b>	140
Зеленый	<b>118</b>	Краснофлотский	125
1-й Зимний	128	Красный	120
2-й Зимний	129	«Красный Судостроитель»	165
Знаменский	180	<b>Кронверский</b>	158
		Кузнечный	148
Измайловский	84		
<b>Индустриальный</b>	166	1-й Лаврский	173
1-й Инженерный	ПО	2-й Лаврский	173
2-й Инженерный	91	Лазаревский	62
<b>Иоанновский</b>	157	Ланской	153
<b>Ипподромный</b>	137	Лебединый	130
Ириновский	166	Лейтенанта Шмидта	13
<b>Исаакиевский</b>	7	Лейхтенбергский	140
<b>Итальянский</b>	92	Лермонтовский	139
		Летний	<b>110</b>
Кадетский	156	Лештуков	80
Казанский	94	Литейный	30
Казачий	174	Ломоносова	78
Каменноостровский	64	Львиный	104
Каменный	98		
Кантемировский	56	Мало-Калинкин	109
Капсюльный	167	<b>Мало-Конюшенный</b>	<b>114</b>
Карповский	150	Мало-Крестовский	175
Касимовский	<b>171</b>	Малоохтинский	164
Кашин	145	Мало-Петровский	155
Кировский	29	Малый-Саарский	99
<b>Кокушкин</b>	100	Масляный	<b>137</b>
Коллонтай	169	Матвеев	143
Коломенский	108	<b>Матисов</b>	<b>147</b>



Миллионный	<b>128</b>	Петра Великого	36
Михайловский	112	<b>Петровский</b>	158
Могилевский	107	Петропавловский	149
Можайский	137	Петербургский	23
<b>Молвинский</b>	176	<b>Пикалов</b>	<b>124</b>
Молодежный	150	Пионерский	150
Монастырский	172	Пограничный	153
Мост у Московских		Подвойского	<b>169</b>
триумфальных ворот	179	<b>Подъяческий</b>	102
<b>Мост-плотина</b>	167	Полицейский	119
Мосты № 9, 11, 14	160	Поцелуев	124
Мучной	97	Почтамтский	123
		Прачечный	65
Наличный	151	<b>Предтеченский</b>	134
Народный	118		
Немецкий	128	Равенства	29
Немецкий	171	Республиканский	22
Нижне-Лебяжий	130	Розенштейна	<b>140</b>
<b>Николаевский</b>	14	Российский	<b>169</b>
Никольский	48	<b>Рузовский</b>	137
<b>Ново-Волковский</b>	171		
<b>Ново-Калинкин</b>	141	Саарский	83
<b>Ново-Каменный</b>	<b>134</b>	1-й Садовый	112
<b>Ново-Кирпичный</b>	170	2-й Садовый	113
<b>Новоконюшенный</b>	92	Сальнобуяновский	179
Ново-Московский	<b>137</b>	Сампсониевский	57
Ново-Никольский	105	Свободы	57
Ново-Петергофский	139	<b>Семеновский</b>	80
		Сенной	100
<b>Обуховский</b>	83	Силин	149
Обуховской Обороны	172	Симеоновский	71
Объездной	166	Синий	<b>121</b>
		Смежный	<b>146</b>
<b>Пантелеймоновский</b>	67	Смоленский	<b>151</b>
2-й Парковый	175	Средний	98
3-й Парковый	175	<b>Старо-Калинкин</b>	89
Певческий	117	Старо-Никольский	146
Пестеля	71	Старообрядческий	170

Степана <b>Разина</b>	142	Харламов	<b>104</b>
Строгановский	55	Храма Вознесения Господня	92
Строителей	51	Храповицкий	<b>126</b>
Суворовский	23		
<b>Сухарин</b>	147	<b>1-й Царицынский</b>	130
<b>Сутугин</b>	163	2-й Царицыи	112
		Цветной	124
		Цепной	67
<b>Таракановский</b>	141		
<b>Таракановский</b> (утр.)	<b>179</b>	Чернореченский	153
Театральный	114	Чернышев	79
Товарищеский	<b>169</b>	Чугунный	148
Торговый	144		
<b>Троицкий</b>	23	Шаумяна	165
Тучков	48	Шлиссельбургский	133
Тюремный	143	<b>Штиглицкий</b>	139
Уральский	152	Экономический	173
Уткин	168	Энергетиков	165
Ушаковский	55	Эрмитажный	127
		Эстляндский	142
Финляндский железнодорожный	43		
<b>Фонарный</b>	122	<b>Яблоновский</b>	168

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>МОСТЫ НЕВЫ</b> .....	<b>6</b>
Мост Лейтенанта Шмидта.....	13
Дворцовый мост.....	18
Троицкий мост.....	23
Литейный мост.....	30
Большеохтинский мост.....	35
Мост Александра Невского.....	39
Финляндский железнодорожный мост.....	43
Володарский мост.....	44
<b>МОСТЫ МАЛОЙ НЕВЫ</b> .....	<b>48</b>
Тучков мост.....	48
Биржевой мост.....	51
<b>МОСТЫ БОЛЬШОЙ НЕВКИ</b> .....	<b>54</b>
3-й Елагин мост.....	54
Ушаковский мост.....	55
Кантемировский мост.....	56
Гренадерский мост.....	56
Сампсониевский мост.....	57
<b>МОСТЫ СРЕДНЕЙ НЕВКИ</b> .....	<b>60</b>
1-й <b>Елагин</b> мост.....	60
2-й Елагин мост.....	60
<b>МОСТЫ МАЛОЙ НЕВКИ</b> .....	<b>62</b>
Большой Петровский мост.....	62
Лазаревский мост.....	62
Большой Крестовский мост.....	63
Каменноостровский мост.....	64
<b>МОСТЫ РЕКИ ФОНТАНКИ</b> .....	<b>65</b>
Прачечный мост.....	65
Пантелеймоновский мост.....	67
Мост Белинского.....	71
Аничков мост.....	72
Мост Ломоносова.....	78
Лештуков мост.....	80

Семеновский мост.....	80
<b>Горсткин</b> мост.....	82
Обуховский мост.....	83
Измайловский мост.....	84
Красноармейский мост.....	85
Египетский мост.....	85
Английский мост.....	89
Старо-Калинкин мост.....	89
2-й Инженерный мост.....	91
<b>МОСТЫ КАНАЛА ГРИБОЕДОВА.....</b>	<b>92</b>
Новоконюшенный мост.....	92
Итальянский мост.....	92
Казанский мост.....	94
Банковский мост.....	95
Мучной мост.....	97
Каменный мост.....	98
Демидов мост.....	99
Сенной мост.....	100
<b>Кокушкин</b> мост.....	100
Вознесенский мост.....	101
Подъяческий мост.....	102
Львиный мост.....	<b>103</b>
Харламов мост.....	104
Ново-Никольский мост.....	105
Красногвардейский мост.....	106
Пикалов мост.....	106
Могилевский мост.....	107
Аларчин мост.....	108
Коломенский мост.....	108
<b>Мало-Калинкин</b> мост.....	109
<b>МОСТЫ МОЙКИ.....</b>	<b>110</b>
1-й Инженерный мост.....	110
1-й Садовый (2-й Царицын) мост.....	112
<b>2-й Садовый мост.....</b>	<b>113</b>
Мало-Конюшенный и Театральный мосты.....	<b>114</b>
Большой Конюшенный мост.....	116
Певческий мост.....	<b>117</b>
Зеленый мост.....	<b>118</b>
Красный мост.....	120
Синий мост.....	<b>121</b>
Фонарный мост.....	122
Почтамтский мост.....	123

Поцелуев мост.....	124
Краснофлотский мост.....	125
Храповицкий мост.....	126
<b>МОСТЫ ЗИМНЕЙ КАНАВКИ.....</b>	<b>127</b>
Эрмитажный мост.....	127
1-й Зимний мост.....	128
2-й Зимний мост.....	129
<b>МОСТЫ ЛЕБЯЖЬЕЙ КАНАВКИ.....</b>	<b>130</b>
Верхне-Лебяжий (Лебединый) мост.....	130
Нижне-Лебяжий (1-й Царицынский) мост.....	130
<b>МОСТЫ ОБВОДНОГО КАНАЛА.....</b>	<b>133</b>
Шлиссельбургский мост.....	133
Атаманский мост.....	133
Предтеченский мост.....	134
Ново-Каменный мост.....	134
Боровой мост.....	136
Ипподромный мост.....	137
Рузовский мост.....	137
Можайский, Масляный и Газовый мосты.....	137
Ново-Московский мост.....	137
Варшавский мост.....	138
Балтийский мост.....	138
Ново-Петергофский (Лермонтовский) мост.....	139
Краснооктябрьский (Розенштейна) мост.....	140
Таракановский мост.....	141
Борисов мост.....	141
Ново-Калинкин мост.....	141
Мост Степана Разина.....	142
<b>МОСТЫ КРЮКОВА КАНАЛА.....</b>	<b>143</b>
Матвеев мост.....	143
Мост Декабристов.....	143
Торговый мост.....	144
Кашин мост.....	145
Старо-Никольский мост.....	146
Смежный мост.....	146
<b>МОСТЫ РЕКИ ПРЯЖКИ.....</b>	<b>147</b>
Матисов мост.....	147
Банный мост.....	147
Бердов мост.....	148

<b>МОСТЫ РЕКИ КАРПОВКИ</b> .....	<b>149</b>
Аптекарский мост.....	149
Петропавловский мост.....	149
Силин мост.....	149
Геслеровский мост.....	150
<b>Карповский</b> мост.....	150
Барочный мост.....	150
Молодежный мост.....	150
<b>МОСТЫ РЕКИ СМОЛЕНКИ</b> .....	<b>151</b>
Мост Кораблестроителей.....	151
Наличный мост.....	151
Смоленский мост.....	151
Уральский мост.....	152
<b>МОСТЫ ЧЕРНОЙ РЕЧКИ</b> .....	<b>153</b>
Головинский мост.....	153
Чернореченский мост.....	153
Ланской мост.....	153
Железобетонный пешеходный мост.....	154
Коломяжский мост.....	154
<b>МОСТЫ РЕКИ ЖДАНОВКИ</b> .....	<b>155</b>
Мало-Петровский мост.....	155
1-й <b>Ждановский</b> мост.....	155
Мост Красного Курсанта.....	156
2-й Ждановский мост.....	156
<b>МОСТЫ КРОНВЕРКСКОГО ПРОЛИВА</b> .....	<b>157</b>
<b>Иоанновский</b> мост.....	157
Кронверкский мост.....	158
<b>МОСТЫ КРОНВЕРКСКОГО ПРОТОКА</b> .....	<b>159</b>
Восточный и Западный Артиллерийские <b>мосты</b> ....	159
<b>МОСТЫ КАМЕННОГО ОСТРОВА</b> .....	<b>160</b>
Мосты № 9, 11, 14.....	160
<b>МОСТЫ РЕКИ ЕКАТЕРИНГОФКИ</b> .....	<b>161</b>
Екатерингофский мост.....	161
Гутуевский мост.....	162
<b>МОСТЫ БУМАЖНОГО КАНАЛА</b> .....	<b>163</b>
Бумажный мост.....	163
Сутугин мост.....	163

<b>МОСТЫ РЕКИ ОХТЫ</b> .....	<b>164</b>
Малоохтинский мост.....	164
<b>Комаровский мост</b> .....	<b>164</b>
Мост «Красный Судостроитель».....	165
Мост Шаумяна.....	165
Мост Энергетиков.....	165
<b>Ириновский мост</b> .....	<b>166</b>
Объездной мост.....	166
Индустриальный мост.....	166
<b>Армашевский мост</b> .....	<b>166</b>
Большой Ильинский мост.....	166
Мост-плотина.....	167
Капсюльный мост.....	<b>167</b>
<b>МОСТЫ РЕКИ ОККЕРВИЛЬ</b> .....	<b>168</b>
Уткин мост.....	168
Заневский мост.....	168
Яблоновский мост.....	168
Большой Яблоновский мост.....	168
Российский мост.....	169
Мост Коллонтай.....	169
Мост Подвойского.....	169
Товарищеский мост.....	169
Мост Дыбенко.....	169
<b>МОСТЫ РЕКИ ВОЛКОВКИ</b> .....	<b>170</b>
Ново-Кирпичный мост.....	170
Грааповский <b>мост</b> .....	<b>170</b>
Старообрядческий мост.....	170
Касимовский мост.....	171
Алмазный мост.....	171
Белградский мост через Волковский канал.....	171
Ново-Волковский мост через Волковский канал ....	171
4-й Волковский мост через Волковский канал.....	171
<b>МОСТЫ РЕКИ МОНАСТЫРКИ</b> .....	<b>172</b>
Мост Обуховской Обороны.....	172
Монастырский мост.....	172
1-й и 2-й Лаврские мосты.....	173
Казачий мост.....	174
<b>МОСТЫ РАЗНЫХ ВОДОТОКОВ</b> .....	<b>175</b>
2-й Парковый мост через речку Чухонку.....	175
3-й Парковый мост через речку Чухонку.....	175

Мало-Крестовский мост через реку Крестовку. . . . .	175
<b>Молвинский</b> мост через реку Таракановку. . . . .	176
<b>УТРАЧЕННЫЕ МОСТЫ</b> . . . . .	<b>177</b>
Виндавский мост через Межевой канал. . . . .	177
Мостик через один из каналов Екатерингофского парка. . . . .	177
Егерский мост через Введенский канал. . . . .	177
Введенский мост через Введенский канал. . . . .	178
Александровский мост через Введенский канал ...	178
Таракановский мост через речку Таракановку. . . . .	179
Мост у Московских триумфальных ворот. . . . .	179
<b>Сальнобуяновский</b> мост. . . . .	179
Знаменский мост через <b>Лиговский</b> канал. . . . .	180
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> . . . . .	<b>181</b>
<b>УКАЗАТЕЛЬ НАИМЕНОВАНИЙ МОСТОВ</b> . . . . .	<b>182</b>



**АНТОНОВ Борис Иванович**  
**МОСТЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

Главный редактор А. И. Фролов. Заведующая редакцией А. Г. Плюскова.  
Оформление обложки В. Г. Гузь. Художник О. В. Граблевская. Корректор Л. И. Фролова

Подписано в печать 21.01.2002. Формат 60×88<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Бумага офсетная. Гарнитура Литературная.  
Пет. л. 120. Тираж 2000 экз. Заказ № 461

ООО «Издательство «Глагол»». 198096, Санкт-Петербург, ул. Маринеско, 9

Отпечатано с готовых диапозитивов в ГУП «Гипография «Наука»  
199034, Санкт-Петербург, 9 линия, 12

*Ф.У. Антонов*  
**МОСТЫ**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

*Как бьется сердце! И в печали,  
На миг бывшее возвратив,  
Передо мной взлетают дали  
Санкт-Петербургских перспектив!..*

*И, перерезавши кварталы,  
Всплывают, вдруг, из темноты  
Санкт-Петербургские каналы,  
Санкт-Петербургские мосты!*

Н. Агнивцев



ISBN 5-89622-019-5



9 785896 620198