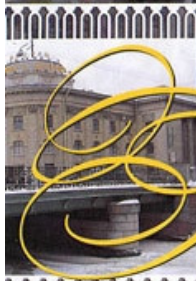


# ГЕОРГИЙ ЗУЕВ

Там,  
где

*С  
Брюков  
канал...*



# Георгий Иванович Зуев

## Там, где Крюков канал...

### Серия «Всё о Санкт-Петербурге»

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=3298005](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3298005)*

*Там, где Крюков канал...: Центрполиграф; М.; 2012*

*ISBN 978-5-227-03548-6*

### **Аннотация**

Крюков канал – один из самых первых, проложенных в XVIII веке по распоряжению Петра I. Именно канал предопределил облик заповедной части города под названием Коломна. В ее домах обитали известные писатели, поэты, артисты и художники, государственные деятели и прославленные военачальники. Здесь переплелись судьбы первых создателей российского флота, поэтов, писателей, композиторов. Следуя за ярким и образным повествованием, мы узнаем смешные и печальные истории обычных домов, Мариинского театра, Литовского замка, Театральной площади, Никольского рынка, Богоявленского Морского собора. Книга будет интересна всем, кто интересуется архитектурой, историей театра, музыки, литературы и, конечно же, Петербурга.

# Содержание

От автора	4
«ЕСЛИ БОГ ПРОДЛИТ ЖИЗНЬ И ЗДРАВЬЕ, ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ ДРУГОЙ АМСТЕРДАМ»	22
Конец ознакомительного фрагмента.	90

# Георгий Иванович Зуев

## Там, где Крюков канал...

### От автора

*И, перерезавши кварталы,  
Всплывают вдруг из темноты  
Санкт-Петербургские каналы,  
Санкт-Петербургские мосты!*

*Н. Агнивцев*

Санкт-Петербург всегда славился своей царственной красотой, парадной торжественностью архитектурных ансамблей, строгой соразмерностью улиц и площадей. Такая же неотъемлемая черта города – полноводные реки и старинные рукотворные каналы с кружевной легкостью решеток, стремительностью разбегающихся живописных перспектив и плавными линиями мостов.

Как в зеркало, смотрится в петербургские каналы Северная столица, будто любит свои золотыми шпилями и куполами, четкими колоннадами и арками. Восхищаясь современным Петербургом, невозможно не поддаться великолепию и обаянию оставшегося нам в наследство старого города, прославленного некогда великими поэтами, писателя-

ми и живописцами. Неповторимая прелесть этих заповедных уголков петровского «парадиза» особенно явственно ощущается в сокровенных исторических частях города, на его набережных с затейливыми мостами и мостиками.

Основатель новой столицы император Петр I видел будущий город «русским Амстердамом», прорезанным реками и сетью прямых каналов. По твердому убеждению царя, водоемы должны были придать его детищу не только величественное своеобразие, но и стать надежными гидротехническими сооружениями, способными осушить огромные участки территории городских кварталов, ликвидировать многочисленные болота и гиблые топи. Городские каналы позже превратились в надежные, удобные транспортные магистрали, по которым в столицу доставлялись строительные материалы, дрова и необходимые продукты питания первым жителям Петрополя. Почти целое столетие воды каналов оставались настолько чистыми, что служили источниками вполне доброкачественной питьевой воды.

Крюков канал относится к числу первых столичных водоемов, проложенных в XVIII веке по распоряжению Петра I. Вначале он соединял Неву с Мойкой и под прямым углом пересекался с Адмиралтейским каналом, проходившим тогда параллельно Неве с северной стороны Новой Голландии и далее по линии сегодняшнего Конногвардейского бульвара. В 1780-х годах русло Крюкова канала продолжили до реки Фонтанки. Его берега облицевали добротным финским

гранитом и перекинули через него шесть мостов. В 1840-х годах часть старинного водоема, от Невы до места пересечения с Адмиралтейским каналом, засыпали. В то время намечалось строительство Благовещенского моста через Неву и одновременно освобождалось место для формирования новой городской одноименной площади.

Протяженность современного Крюкова канала немногим более километра, но именно он на протяжении почти трехсот лет активно влиял на формирование той части города, которая еще в 1740-х годах получила название Коломна.

Прорытый канал во многом предопределил характер застройки этой городской территории, ее особый ландшафт и собственно образ петербургской Коломны во всей ее неповторимости. Важным элементом местного пейзажа впоследствии стали новые деревянные мосты через Крюков канал, связавшие воедино улицы, переулки и жилые кварталы.



*Панорама Крюкова канала. 2006 г.*

Отдаленность набережных одного из самых коротких по своей протяженности городских каналов от центра столицы долгие годы придавала им вид тихой и спокойной окраины, а история этого водоема оставалась как бы в тени более именитых соседей – рек Фонтанки, Мойки и канала Грибоедова.

Триста лет неспешно струится вода старого коломенского канала, на каменных набережных которого и сегодня еще можно увидеть аккуратные двухэтажные особнячки, с небольшими окнами по лицевому фасаду, стройными фронтонами, изящными карнизами и замысловатыми рисунками ограждений старых балкончиков. Подслеповатым окош-

кам бывших барских особняков до сих пор суждено созерцать чудо, возведенное гением русского зодчества С. И. Чевакинским – Николо-Богоявленский Морской собор и его стройную колокольню, отражающуюся в тихих водах Крюкова канала. По своей пропорциональной красоте и стройности силуэта колокольня принадлежит к лучшим произведениям архитектуры XVIII века.



*Набережная Крюкова канала. 2005 г.*

Набережные Крюкова канала – средоточие памятников старины, знаменитых культурных и торговых заведений. Благодаря своему богатому историческому прошлому Крю-



ков канал внесен в реестр заповедных зон Санкт-Петербурга. Берега канала по-прежнему украшают изящные арки Новой Голландии, аркады Никольского рынка, Мариинский театр и другие знаменитые исторические объекты города.

Жилые и общественные здания на набережных канала частично сохранили свой первоначальный облик и сегодня охраняются государством. Другие же неоднократно изменяли свой вид, обрастали дополнительными этажами. Подобные строения, порой не имеющие высокой художественной ценности и презрительно зачисленные в перечень «доходных» или «эклектических» домов, все же продолжают оставаться городскими объектами, ценными для нашей истории «памятью места», на котором их некогда соорудили или капитально перестроили. Общеизвестно, что именно сама набережная Крюкова канала, жилые дома, лестницы и дворы, а не выдающиеся памятники зодчества часто являлись ареной, историческим местом действия важнейших эпохальных событий и судьбоносных перемен.

Каждый дом на набережной старинного канала являл собой образ некоего посредника между поколениями наших земляков.

В разные исторические периоды в домах на Крюковом канале обитали известные писатели, поэты, артисты и художники, государственные деятели и прославленные военачальники. Здесь жил поэт В. А. Жуковский, к которому на «литературные субботы» приходили Н. В. Гоголь, И. А. Крылов,

В. К. Кюхельбекер, П. А. Вяземский. Юноша Пушкин приносил сюда песни своей первой поэмы «Руслан и Людмила». В доме своих родственников Хвостовых на Крюковом канале в мае 1800 года скончался опальный генералиссимус А. В. Суворов.

Строгая красота набережных Крюкова канала всегда притягивала талантливых живописцев, остававшихся на протяжении всей своей жизни верными теме уникального петербургского пейзажа.

Если в сознании подрастающего поколения горожан Петербург как некий образ связан прежде всего с событиями недавнего прошлого, еще не ставшего историей, то для людей старшего поколения город является частью их биографии. Им пришлось увидеть и пережить тяготы военных и революционных лихолетий, губительную для страны политику «военного коммунизма», период жесточайших репрессий и трагические дни блокады Ленинграда. В феврале 2006 года ежемесячный литературный журнал «Нева» опубликовал на своих страницах шесть стихотворений популярного поэта Александра Городницкого, одного из ленинградских мальчишек, переживших в осажденном городе, в Коломне, самые тяжелые времена вражеской блокады.

Также, как и автору опубликованной в журнале подборки стихотворений, мне пришлось в годы войны, «зеленым» восьмиклассником, по воле суровых блокадных обстоятельств, «перейти через Крюков канал» и некоторое время

прожить на земле заповедной Коломны.



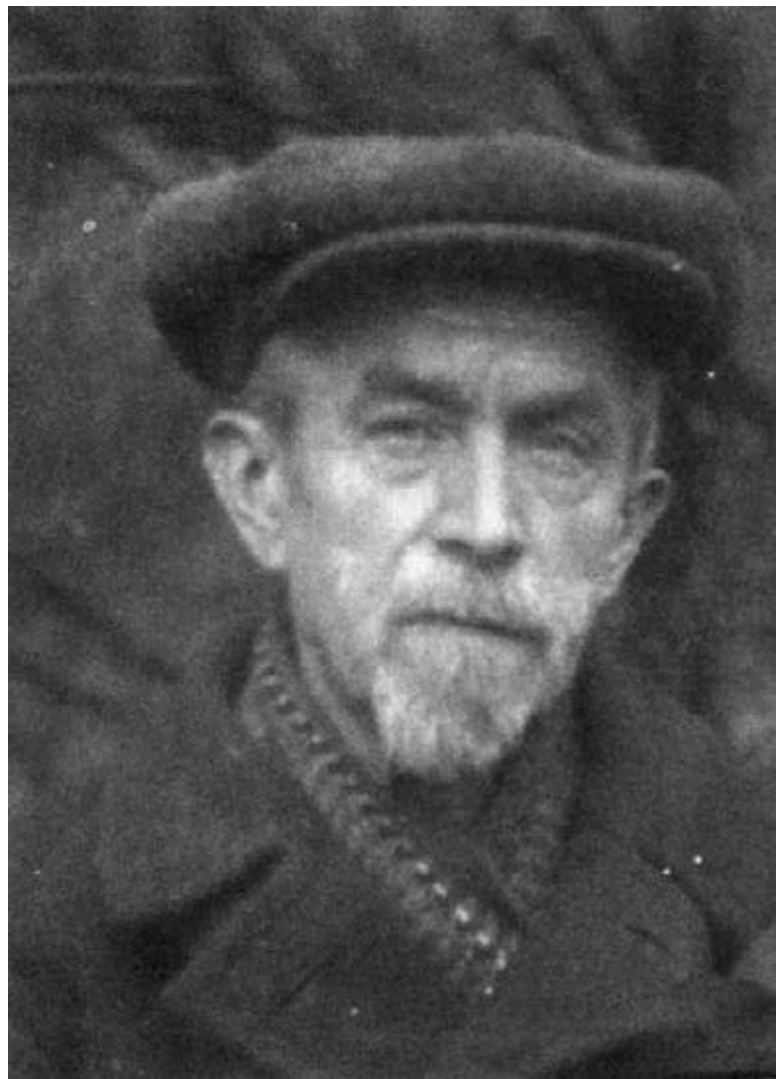
*Г. И. Зуев. 1946 г.*

В судьбе военного поколения блокадных ленинградских подростков много общего. Оглядываясь назад, я и теперь чувствую, как много сумела в то тяжелое время вместить в себя наша детская жизнь, как быстро мы повзрослели под влиянием неимоверно суровых и безжалостных требований длительной вражеской осады города.

До сих пор помнятся трагические дни и ночи, проведенные в блокадном Ленинграде. Промороженный Крюков канал, щемящая душу тишина занесенной снегом набережной. Под тревожный перестук уличного метронома прифронтовая Коломна, осыпаемая бомбами и тяжелыми снарядами, продолжала жить и сражаться. По мере слабых мальчишеских сил, мы старались помогать взрослым, сбрасывали с крыш и гасили зажигательные немецкие бомбы. Тогда мальчишки собирали оригинальные коллекции: стабилизаторы немецких «зажигалок» и разнокалиберные осколки с острыми рваными краями – от фугасных бомб и дальнобойных снарядов. У меня, как, впрочем, и у большинства сверстников, переживших фашистскую осаду города, до сих пор ощущается специфический вкус крошечной пайки блокадного хлеба, а также редкого деликатеса тех времен – лепешек из дуранды (жмыхов), поджаренных на остатках довоенной олифы. Весна 1942 года подарила нам «вегетарианское» пи-

тание – суп и лепешки из молодой лебеды.

А разве можно забыть аромат и горьковатый вкус нашего фирменного блокадного напитка – верного средства от цинги – крепкого зеленоватого настоя из сосновых иголок.



*В дни блокады Ленинграда меня спас мой дед – питерский рабочий Иван Михайлович Типикин. Фото – зима 1942 г.*

От гибели в самые суровые дни блокады Ленинграда меня спас дед – замечательный мастер и умелец. Сейчас это может звучать и парадоксально, но я уверен, что именно работа в составе его оперативной ремонтной бригады в первой половине 1942 года пробудила во мне спасительную энергию и силу выжить в те гибельные времена. Меня зачислили в состав районной ремонтной службы, и в первые дни января я с гордостью предъявлял охране свое служебное удостоверение, в котором значилось, что владелец документа является учеником слесаря и мастера ремонтной бригады. Мой дед и наставник добросовестно обучал меня профессии прямо на объектах, где по нарядам трудилась его бригада. Обучал по старинке, требовательно, так же, как раньше приучал к делу своих сыновей мой прадед – знаменитый каретный кузнец. Мое обучение мастерству оказалось довольно результативным. Дед требовал выполнять любую работу в срок, качественно и на совесть. Я старался, работал на пределе своих тогдашних физических возможностей, истощенных хроническим голоданием. Мы работали в учреждениях района, госпиталях и на небольших производственных предприятиях.

Весной 1942 года деду поручили задание по монтажу и



наладке технической линии для изготовления армейских галет, предназначенных для воинских частей Ленинградского фронта. Это поручение было выполнено в срок: в июне 1942 года на Староневском проспекте, неподалеку от бывшей «филипповской» булочной, в помещении дореволюционной хлебопекарни заработала автоматизированная линия по производству галет для бойцов, обороняющих осажденный город.



*Плакат на жилом доме вблизи истока Крюкова канала.  
1942 г.*

В сентябре 1942 года я продолжил обучение в своей школе.

Дети, выжившие в условиях девятисотдневной блокады Ленинграда, жили тогда с верой в победу и в ожидании дня нашего освобождения. И мы дождались счастья стать свидетелями долгожданного прорыва блокады города и празднования победы над фашистской Германией. Какое народное ликование и душевный подъем царили тогда на Крюковом канале. 9 мая 1945 года его набережные заполнились оживленными толпами людей, мы вдруг впервые увидели улыбающихся и от всей души смеющихся горожан. Люди плакали от радости, поздравляя друг друга с Днем Великой Победы. На Театральной площади гремели оркестры. В районе Невы ударил мощный праздничный артиллерийский салют. Наступили первые мирные дни. Крюков канал сбросил с себя свой прифронтową камуфляж, залечивал тяжелые раны, нанесенные войной. Канули в Лету трагические времена. Для нас, блокадных мальчишек и девчонок, началась тогда новая страница жизни – прекрасное время послевоенной юности, веселой, наполненной жизнью и лучезарными романтическими надеждами. С какой щемящей тоской о прошлом, какой грустной иронией и ностальгией по ушедшим годам на-

шего отрочества звучат сегодня воспоминания Александра  
Городницкого в стихотворении «Коломна»:

Был и я семиклассник зеленый  
И, конечно, в ту пору не знал,  
Что ступаю на землю Коломны,  
Перейдя через Крюков канал.  
Поиграть предлагая в пятнашки,  
Возникает из давних времен  
Между Мойкой, Фонтанкой и Пряжкой  
Затерявшийся этот район.  
Вдалеке от Ростральной колонны  
Он лежит в стороне от дорог.  
Был и я обитатель Коломны,  
Словно Пушкин когда-то и Блок.

<...>

Ах, какие в те годы гулянки  
Затевались порой до утра,  
Там, где Крюков канал и Фонтанка  
Обнимались, как брат и сестра!  
Я ступаю на землю Коломны,  
Перейдя через Крюков канал,  
И себя ощущаю бездомным  
Оттого, что ее потерял.  
Там кружит над Голландией Новой  
И в далекие манит края,  
Прилетая из века иного,

Незабвенная чайка моя.

Краса и гордость Петербурга, Крюков канал по-прежнему степенно, неспешно несет свои воды в старую Фонтанку, и в месте слияния с ней внезапно открывается глубинная перспектива в сердце бывшей Большой Коломны, замыкаемая стройной колокольной Николы Морского.

Этот заповедный район продолжает оставаться предметом обожания и любви горожан, заветным местом поэтов, писателей и художников. Тот, кто хотя бы один раз побывал на его набережных, навсегда запомнил удивительную гармонию архитектурных сооружений разных эпох и спокойного течения воды.

Три столетия радует жителей Петербурга Крюков канал, творение талантливых русских мастеров, строителей и зодчих. Бывая здесь в разные периоды года, не устаешь поражаться его необычной красоте и величию, посланным в наши дни из далекого петровского времени.

# **«ЕСЛИ БОГ ПРОДЛИТ ЖИЗНЬ И ЗДРАВЬЕ, ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ ДРУГОЙ АМСТЕРДАМ»**

Воздвигнув столицу на отвоеванной у шведов территории, в непосредственной близости от новой государственной границы, Петр заявил миру, сколь прочно утвердилась Россия на заветных берегах Балтийского моря. Молодого царя не испугала близость агрессивных и пока довольно сильных противников, чей король угрожал, что построенные здесь русские города в ближайшее время будут им взяты и разрушены. Не останавливала Петра Алексеевича и неосвоенность отвоеванного края с его болотами и лесами. По вечерам густой туман сплошной пеленой окутывал гиблые места, топи и трясину, заросшую осокой, низкорослым кустарником на мшистых зеленых кочках.

Будущее нового столичного города с самого начала мыслилось царю Петру величественным и блистательным. Российскому императору хотелось, чтобы «новый сей царствующий град с прочими доброжелательными и союзными европейскими государи как наилучше поблизости мог с ними иметь во всяких политических делах, честное обхождение в договорных союзах, постоянная верность, а в коммерциях происходила б взаимная друг другу польза». В мечтах мо-

нарха «парадиз» на берегах Невы обязательно должен был стать предметом восхищения и зависти всех государственных деятелей Европы.



*А. Овсов. Император Петр Великий. 1725 г.*

В 1714–1715 годах строительная деятельность Петра I резко активизировалась. Подвижный, вечно куда-то спешащий, он исколесил Россию и многие заморские страны. Царь успевал всем заниматься, во все вникать, все контролировать. Его можно было видеть повсюду – в Кронштадте, на стенах Петропавловской крепости, на стапелях Адмиралтейской верфи и на многочисленных строительных площадках города. Он сам решал, где какому зданию быть, и самолично утверждал проекты столичных объектов. Одновременно с этим император подыскивал талантливых архитекторов, способных воплотить его мечты по обустройству нового города.





*Первый зодчий Петербурга Доменико Трезини*

Однако приглашенные на царскую службу знаменитые заморские зодчие, такие, как Доменико Трезини из Копенгагена, Георг Иоганн Матарнови из Германии, Никколо Микетти

из Италии, фон Звитен из Голландии и многие другие лучшие архитекторы Европы, оказались заурядными городскими строителями, а не новаторами в возведении невиданных доселе городов.

И все же специалист, удовлетворивший требованиям и задумкам русского царя, нашелся.



*Неизвестный художник. Петр I Великий на строительстве Петербурга*

В 1716 году из Парижа в Россию приезжает архитектор Жан-Батист-Александр Леблон, заключивший с русским царем во французском городе Пермонте пятилетний контракт. Император тогда писал Меншикову: «Сей мастер из лучших и прямою диковиною есть – как я в короткое время мог его рассмотреть. К тому же не ленив, добрый и умный человек». В сопроводительном письме, врученном Леблоном «князю Ижорскому» – Меншикову, Петр указывал: «Доносителя сего Леблону примите приятно и по его контракту всем довольствуйте» и велел «объявить всем архитекторам, чтобы без его (Леблону. – *Авт.*) подписи на чертежах не строили».



*Губернатор Петербурга, князь А. Д. Меншиков*

Любимец Петра I Ж.-Б. Леблон, проживший в Петербурге

менее трех лет, оставил в градостроительстве заметный след. Талантливый зодчий, художник, теоретик ландшафтного искусства, инженер, просветитель-гуманист, он являлся мастером ренессансного типа, со смелыми замыслами и проектами. Преодолевая зависть, злобу, кляузы и козни соперников, «генерал-архитектор» Леблон создал в русской столице девятнадцать производственных мастерских; первую архитектурную школу и первую же в России мастерскую декоративной лепки под руководством скульптора К. Б. Растрелли; мастерскую-школу художественной резьбы по дубу во главе с талантливым ваятелем Н. Пино; столярные мастерские, слесарно-кузнечные, школу-студию по художественной обработке камня, литейно-чеканную мастерскую.

В 1715 году у Петра I появилась задумка – сделать центром Петербурга Васильевский остров, и по его указанию архитектор Леблон составил план застройки этой столичной территории. Весь остров царь предполагал прорезать многочисленными каналами, уподобив свой «парадиз» милому его сердцу Амстердаму. По свидетельству А. К. Нартова, одного из любимых приближенных и сподвижников императора, Петр I в разговорах не раз повторял: «Если Бог продлит жизнь и здравие, Петербург будет другой Амстердам».

Справедливости ради следует отметить, что необходимость сооружения в городе каналов диктовалась не только любовью царя Петра к архитектуре голландских городов. В процессе застройки и благоустройства территории новой

российской столицы потребовалось срочное осушение заболоченных земель. Каналы выполняли не только дренажные функции: они должны были ослабить напор водной стихии при регулярных в устье Невы наводнениях, мощь и разрушительность которых императору пришлось узнать на собственном опыте.

На планах Леблона (так и не реализованных) сеть каналов имела строгий геометрический рисунок. Сегодня на месте проектируемых Леблоном каналов на Васильевском острове прекрасно смотрятся параллельные улицы – линии. В те же далекие времена предполагалось, что жилые дома должны строиться в линию по обоим берегам каждого канала.

Французский архитектор энергично взялся за дело. По оценкам зодчих той эпохи, «„Леблов Петербург“ был спроектирован с замечательной для начала XVIII века обдуманностью и красотой». Позднее (в 1869 году) проект архитектора во всех деталях и подробностях описал и прокомментировал столичный «Журнал путей сообщения». По решению Леблона, «Петербург, прорезанный тройным кольцом укреплений, был расположен на Васильевском острове (от Биржи до Смоленского поля), на нынешней Петербургской стороне (от Малой Невки до Карповки) и в материковой части (от Невы до Екатерининского канала). Городская территория имела, по проекту Леблона, очертания овала и была укреплена почти до полной неприступности, с приспособлениями для потопления неприятеля, на случай, если бы

он овладел переднею линией укреплений.

Центр города, на Васильевском острове, приблизительно на углу современной 12-й линии и Среднего проспекта, занимал царский дворец, а вокруг него располагались дома вельмож. Каждой национальности отводился особый квартал с храмом на круглом островке среди каналов, шириною в 6–12 сажен.

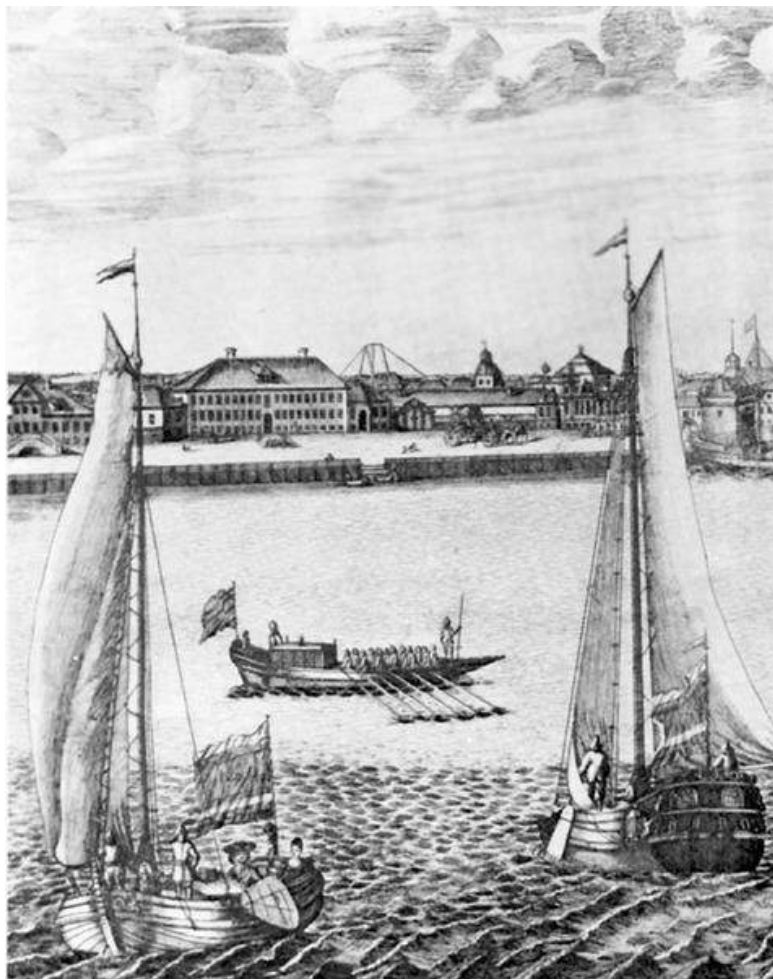
Рынков Леблон проектировал построить 7 (4 на Васильевском острове и по одному на Петербургской стороне и Мойке); мостов 3, на месте нынешнего Дворцового и Биржевого и от Летнего сада на Петербургскую сторону. В устье Невы на Васильевском острове Леблон предусмотрел скотопригонный двор и на воде „битейный двор“ (скотобойни). Кругом города, за линией укреплений, располагались огороды „со всякими потребками“, госпитали и кладбища.

Своим проектом Леблон предусмотрел здание „академии всех искусств и ремесел“, триумфальную колонну, памятник Петру I. На плане обозначалось и „Марсово поле“ – на Васильевском острове».

«Идеальный» Петербург был продуман французским зодчим до мелочей. В частности, землю при рытье каналов архитектор предлагал употребить «на возвышение петербургской почвы, на каждой улице у рогаток установить пожарные насосы, во дворах домов – колодцы и цистерны». В каждой части города предусматривались здания школ, бирж, ярмарки и даже места казни.

Работу Леблona в Петербурге в значительной мере осложняли постоянные интриги и доносы царю его петербургских коллег по профессии, козни и происки князя Меншикова, невзлюбившего столичного «генерал-архитектора». Указ Петра I, «чтобы онoго Леблona были послушны», остался пустым звуком. Особенно агрессивно к делам и проектам Леблona был настроен скульптор Бартоломео Растрелли (отец знаменитого архитектора). Дошло до того, что Растрелли не раз специально подсылал своих слуг для нападения на «генерал-архитектора» Леблona. Проезжая в карете мимо дома итальянского скульптора, Леблон был атакован солдатами, выбежавшими из особняка Растрелли, которые набросились на его экипаж и перерезали ножами всю упряжь. «Генерал-архитектор» и его переводчик Михей Ершов прогнали их, но из дома выскочили другие солдаты с обнаженными шпагами и вновь атаковали экипаж Леблona.





*А. Зубов. Панорама Петербурга. 1716 г.*

Академик Яков Яковлевич Штелин рассказывал, что Петр I неоднократно получал отрицательные отзывы князя Меншикова о деятельности зодчего. При возвращении из-за границы император, осматривая Васильевский остров, заметил зодчему, что улицы и каналы, прорытые во время его отсутствия, «очень узки и как будто даже уже каналов и улиц в Амстердаме и Венеции, взятых за образец при планировке Васильевского острова».

Петр I специально поехал к голландскому резиденту Вильде, чтобы переговорить об этом. Вильде преподнес Петру I планы Амстердама, по которым и была произведена сверка ширины возведенных Леблонем каналов. Контрольные измерения ширины василеостровских каналов производил лично сам русский царь, отправившийся на шлюпке вместе с голландским дипломатом по каналам. Ширина их действительно оказалась не соответствующей габаритам амстердамских каналов. Царь был разгневан: задуманная планировка города погибла.

В 1719 году Леблон умер, и с его смертью вопрос об устройстве Санкт-Петербурга по типу Амстердама и Венеции был закрыт. Каналы Васильевского острова засыпали в середине XVIII века и превратили в дорожные магистрали, названные линиями.

5(16) ноября 1704 года, вскоре после основания новой столицы, Петр I заложил на южном берегу Невы судостро-

ительную верфь – Санкт-Петербургское, или Главное, Адмиралтейство. Архивные документы утверждают, что строилась она по проекту и при непосредственном участии самого российского императора. В Центральном военно-морском музее хранится старинная гравюра с собственноручной надписью Петра I: «Сей верфь делать государственными работниками или подрядом как лучше и построить по сему».

Царь сумел разместить на сравнительно небольшом земельном участке необходимые и взаимосвязанные кораблестроительные производства.

В начале 20-х годов XVIII века в устье реки Мойки построили адмиралтейские склады для хранения и выдержки лесоматериалов, мастерские по строительству шлюпок, корабельного рангоута и блоков.

В развитие идеи российского императора о превращении новой столицы в северную Венецию, для удобства транспортировки строительных материалов на верфь и склады, в 1720 году специально прорыли Адмиралтейский канал, в результате чего в дельте Невы образовался небольшой островок треугольной формы, получивший впоследствии, с легкой руки императора, название Новая Голландия.



*Арка Новой Голландии. 2006 г.*

По этому каналу на Адмиралтейскую верфь доставляли лес из «магазинов» – складов, проводили для окончательной оснастки боевые галеры из Галерного двора.

Почти под прямым углом к Адмиралтейскому каналу, через территорию современной площади Труда, в 1717–1719 годах проложили еще один – Крюков. Во время работы строители столкнулись с целым рядом трудностей: приходилось засыпать многочисленные пустоты и забивать сваи в местах

широкого разлива воды; в иных местах землекопы вынимали из русла будущего канала залежи крупных валунов, оставшихся в земле от ледниковых периодов, вручную выкорчевывали огромные пни многолетних деревьев. В ноябре 1719 года первый отрезок Крюкова канала между Невой и Мойкой был принят в эксплуатацию правительственной комиссией.



*И. Н. Никитин. Портрет Петра I. 1717 г.*

В государственном архиве сохранился документ XVIII века, зафиксировавший факт приемки нового канала: «Урочище Крюков канал, который проведен из Большой Невы, мимо Новой Голландии в Мойку речку, звание свое имеет по сему, что с первых лет был здесь при Санкт-Петербурге знатный подрядчик посадский человек, прозванием Семен Крюков, которого государь Петр Великий знал довольно, и оный подрядчик вышеписанный канал делал, от чего и именованное оное получил».

Да, это действительно соответствует истине, однако мало кто знает, как этому строителю удалось заполучить столь выгодный подряд. По этому поводу существует историческая легенда, дошедшая до наших дней. Оказалось, что, покровительствуя искусству, царь направил за границу для учебы несколько талантливых молодых людей, среди которых находился и Иван Никитич Никитин – будущий известный живописец, один из основоположников русской светской живописи, добивавшийся в портретах передачи характерных индивидуальных черт модели и реалистичности изображенных предметов. До наших дней дошли его замечательные картины: «Напольный гетман» (1720 г.) и «Петр I на смертном ложе» (1725 г.). Вернувшись в Россию, Никитин безрезультатно пытался продать свои работы соотечественникам. Их не покупали. Тогда Петр I устроил в своем доме аукцион картин этого талантливого художника. На аукционе присутствова-

ли знатные люди столицы, в том числе такие вельможи, как светлейший князь А. Д. Ментиков, граф Ф. М. Апраксин и граф Ф. А. Голицын – сподвижники Петра Великого.





*И. Н. Никитин. Портрет царицы Анны Петровны.*

1716 г.

Картины быстро раскупили, осталась одна, которую царь-аукционист продавал с особым условием: «Эту картину купит тот, кто больше меня любит». Цена постоянно росла, и когда стоимость картины дошла до двух тысяч рублей, из дальнего угла зала сделал заявку молчавший все время дородный подрядчик Семен Крюков, который сразу повысил цену до трех тысяч рублей. Государь ударил по столу молотком и дал знак об окончании аукциона. Он публично троекратно расцеловал купца и объявил всем, что подряд на рытье канала передается этому строителю, а сам канал будет впредь называться Крюковым.



*И. Н. Никитин. Портрет царицы Елизаветы Петровны.  
1712 г.*

Художник Иван Никитин, косвенно причастный к возведению Крюкова канала, заслуживает того, чтобы рассказать о нем подробнее. Он стал первым русским портретистом, снискавшим любовь Петра I. Царь гордился своим придворным живописцем и поминал его в одном из писем к Екатерине. В «Юналах» Петра часто встречается запись о том, как Никитин сопровождал императора то в Кронштадт, то в Дубки, то на торжественные церемонии и при этом всегда «списывал с него персону». Портреты Ивана Никитина – блестящие по исполнению, верные в оценке человеческих характеров, прокладывали дорогу реализму в русском изобразительном искусстве.



*Императрица Анна Иоанновна*

По возвращении в 1719 году художника из Флоренции, где он и его брат Роман обучались живописи в итальянской Академии рисунка, Ивану Никитину по именному указу Петра I было пожаловано «на Адмиралтейском острове, по берегу речки Мыи, на перспективной дороге близ Синяго мосту, на правой стороне место с хоромным строением».



*И. Н. Никитин. Петр I на смертном одре. 1725 г.*

Старое здание перестроили за счет императорской Канцелярии от строений. Просторный жилой дом вольготно разместился на углу набережной реки Мойки и Вознесенского проспекта (ныне левая часть дома № 70 на набережной Мойки). Было «на том дворе по той Вознесенской улице пять покоев и сени». В 1722 году Иван Никитин «бил челом», чтобы ему пожаловали «данную» на владение этим столичным участком.

Судьба талантливого русского человека, художника окончилась трагично. Мог ли он знать, что после смерти своего благодетеля – самодержца Российского – счастье откажет ему. Какие удары обрушатся на блестящего портретиста! Арест, допросы в Тайной канцелярии и ссылка в Сибирь в период правления Анны Иоанновны, племянницы Петра I. В те годы фактическим правителем России стал фаворит новой императрицы – герцог Курляндский и глава реакционного режима граф Э. И. Бирон. В 1731 году он возглавил новый совещательный орган – Кабинет министров, куда кроме него вошли граф Б. Х. Миних и граф А. И. Остерман.





*Герцог Э. И. Бирон*

России Бирон не знал и не понимал, не сочувствовал ин-

тересам русского народа и не стеснялся открыто выражать равнодушие и презрение к его вере и обычаям. Не доверяя ни одному сословию, он организовал сеть полицейского сыска и надзора. Любое недовольство каралось строжайшим образом. Громкие политические процессы, неоправданно грубые методы наведения дисциплины в армии, жестокие казни, производимые от имени императрицы, настраивали народ против «иноземцев». Невыносимо стало тогда в Северной столице. Люди смотрели друг на друга с опаской и подозрительностью, боясь доносов. О Бироне, большом любителе лошадей, по Петербургу ходил анекдот за авторством графа Остейна, венского министра при петербургском дворе: «Он о лошадях говорит как человек, а о людях – как лошадь». Бирона ненавидели все дипломаты иностранных держав, аккредитованные в России.

Пришли мрачные времена. Стало опасно собираться вместе и о чем-либо беседовать. Всюду появились шпионы, вынюхивающие «крамолу», отправляющие за нечаянно обретенное слово в Тайную канцелярию к ее начальнику – генералу Андрею Ивановичу Ушакову, бывшему денщику и сподвижнику Петра I, жестокому и беспощадному «пыточных дел мастеру».



*Начальник Тайной канцелярии, генерал Андрей Иванович Ушаков. Незвестный художник первой половины XVIII в.*

Из столичного города потянулись вереницы арестантских обозов, увозивших в Сибирь осужденных.

8 августа 1732 года императрица подписала указ об аресте любимца Петра I, живописца Ивана Никитича Никитина и его брата Романа. Живописцы Никитины одними из первых стали узниками Петропавловской крепости. После жестоких пыток и допросов в застенках Тайной канцелярии художники с очередным арестантским обозом отбыли в сибирскую ссылку.

Братьев Никитиных и протопопа Иродиона арестовали в доме знаменитого портретиста на Мойке за хранение и распространение сочинения, направленного против Феофана Прокоповича. Его противники – члены старомосковской партии считали необходимым восстановление в России патриаршества.

Следствие по делу придворного живописца Ивана Никитина длилось пять лет. Все это время он находился в каземате Петропавловской крепости. По приговору суда 29 ноября 1737 года художник был бит плетьюми и сослан на вечное поселение в Сибирь.

Через пять лет, после вступления на престол дочери Петра I – Елизаветы Петровны, Никитину разрешили вернуться в Петербург, однако до столицы Иван Никитич не доехал –

умер в пути.



*Петербургский зодчий И. Е. Старов*

В 1717 году в районе Шневенской слободы, западнее Крюкова канала прорыли небольшой параллельный канал, отделивший Галерный двор от остальной части Адмиралтейского острова. Канал, названный Ново-Адмиралтейским, в наше время замыкает Красную улицу и соединяет реку Мойку с Невой.

В середине XVIII века над первым отрезком Крюкова канала перебросили по оси Галерной улицы Галерный мост, а по оси Адмиралтейского канала в это же время соорудили Мастерской мост. Оба моста были деревянными, обшитыми обрезной доской и закамуфлированными под дикий камень.

В 1788 году, в районе Нижней невской набережной, в месте соединения Крюкова канала с Невой, по проекту архитектора И. Е. Старова соорудили каменный Нижний мост. Городской путеводитель, изданный в 1794 году, извещал жителей столицы, что этот мост «ради больших столбов из тесаного дикого камня примечания достоин. Каждый таковой четырехугольный столб имеет подножие из такого же камня...». Каждый из четырехугольных столбов, установленных на Нижнем мосту через Крюков канал, завершался каменными карнизами и декоративными шарами. Архитектор Старов предусмотрел для мостового сооружения подъемный механизм. Внутри полых каменных столбов и их «подножий» вмонтировали барабаны, на которые специальной рукояткой наматывали подъемные цепи. При необходимости настилы моста поднимались.



*Николаевский мост со стороны Английской набережной.  
Литография Л. Ж. Жакотте и Гегаме по рисунку И. И.  
Шарлеманя. 1850-е гг.*



*Русло Крюкова канала от площади Труда до Матвеева моста. 2006 г.*

Подъемная часть Нижнего цепного моста состояла из двух прочных деревянных полотен, с укрепленной на них оградой – железной кованой решеткой.

Следует отметить, что подъемный механизм уникального для того времени цепного моста в начале XIX века был уничтожен, но его массивные цепи долго еще сохраняли как декоративный элемент старого мостового сооружения.





*Автор проекта Благовещенского моста, инженер С. В. Кербедз*

Нижний мост через Крюков канал простоял до 1843 года. Его разобрали в связи с засыпкой первоначального отрезка Крюкова канала и сооружением на этом месте первого постоянного моста через Неву, соединившего Васильевский и Адмиралтейский острова, от Академии художеств к бывшей Благовещенской площади (ныне площади Труда). Ширина Невы здесь достигает 280 метров. Длина моста 331 метр, ширина – 24 метра. По линии этого моста (Благовещенского, позднее Николаевского, ныне Лейтенанта Шмидта) проходит водораздел между Невой и началом Финского залива. Самый протяженный мост в Европе того времени соорудили в 1843–1850 годах по проекту инженера С. В. Кербедза, одного из крупнейших теоретиков и практиков мостостроения в России. В архитектурном оформлении Благовещенского моста принимал участие один из лучших архитекторов той эпохи – А. П. Брюллов.



*Архитектор А. П. Брюллов*

Строительство Благовещенского моста у Крюкова канала потребовало проведения глобальной реконструкции всего микрорайона, находящегося в пространстве огромной строительной площадки на левом берегу Невы. Потребовалось оборудовать удобные подъезды к месту строительства ново-

го моста, уничтожить целую сеть проходящих здесь городских каналов. Над значительной частью Крюкова канала – от Невы до пересечения с Адмиралтейским каналом пришлось возвести кирпичный свод, уничтожить два старых моста, пересекавших его русло, и засыпать значительным слоем земли. Тогда Крюков канал в районе Новой Голландии уходил под новое кирпичное русло и выходил в Неву через специальную арку, прорезанную в гранитной стене набережной.



*Благовещенский мост в Петербурге. Современное фото*

Позже этот отрезок Крюкова канала был наглухо засыпан, и лишь арочный проем в стенке набережной на северном конце канала напоминает современным жителям Петербурга о заключенном в кирпичную трубу и позже засыпанном

участке этого рукотворного водоема. Кстати, в то же время пришлось засыпать и значительную часть Адмиралтейского канала. Старый водоем на протяжении от Крюкова канала до сегодняшней площади Декабристов был взят «в трубу» – перекрыт кирпичным сводом и засыпан землей. Уничтожение в 1842 году пересекавшихся частей Крюкова и Адмиралтейского каналов привело к возникновению на территории Санкт-Петербурга новой административной единицы – Благовещенской площади.



*Автор проекта Конногвардейского бульвара, архитектор  
К. И. Росси*

На месте же засыпанного Адмиралтейского канала устроили бульвар. Его проект представлял архитектор К. И. Росси. Бульвар проходил вдоль казарм полка Конной гвардии и поэтому получил наименование Конногвардейский.

Газета «Северная пчела» тогда сообщала по этому поводу: «Теперь канал покрыт сводами. Во всю длину устроен прелестный бульвар с тротуарами, осененными в четыре ряда липами».

В 1769 году при разработке Комиссией о каменном строении Санкт-Петербурга проекта планировки части города между Мойкой и Фонтанкой было решено продолжить Крюков канал до Фонтанки по прямой линии.

Работы по постройке «поперечного канала к соединению реки Фонтанки с Мойкой» по чертежам, разработанным и утвержденным в 1780 году, начались весной 1782 года и закончились в 1787. При этом отмечалось, что общий характер архитектурного оформления набережных Крюкова канала со спусками к воде и вделанными в гранитную облицовку стенок железными кольцами для причала барж и иных речных судов был идентичен другим набережным каналов и рек столичного города.

Вначале второй этап канала именовался Никольским, но позже его переименовали и стали называть Крюковым, по аналогии с первым отрезком – между Мойкой и Невой.

Прокладка второго этапа русла Крюкова канала от реки

Мойки до реки Фонтанки диктовалась необходимостью расселения в этих местах адмиралтейских служащих. Требовалось эффективное гидротехническое сооружение, чтобы осушить заболоченную местность, и надежная, дешевая водная магистраль для доставки необходимых строительных материалов и продуктов питания.

О плановых перестроенных работах, проходивших во второй половине XVIII столетия на Крюковом канале, о периодическом изменении его русла, по столице расходились не только слухи и предположения обывателей, но и слагались стихи. Поэт Николай Яковлевич Агнивцев, боготворивший Петербург, его дома, реки и каналы, являлся певцом Северной столицы, преклонялся перед судьбой и величием творения Петра I. Он был солидарен с теми, кто считал реки и каналы столицы ее бесценным украшением. Вспоминая в вынужденной эмиграции исторические этапы строительства нашего города, перебирая в памяти события на Мойке, Екатерининском и Крюковом каналах, поэт точными стихотворными штрихами охарактеризовал их прокладку и постройку.

Вы не бывали  
На канале?  
На погрузившимся в печаль  
«Екатерининском канале»,  
Где воды тяжелее стали,  
За двести лет бежать устали  
И побегут опять едва ль.



Вы там, наверное, бывали?  
А не бывали! – Очень жаль!

Эрот в ночи однажды, тайно  
Над Петербургом пролетал,  
И уронил стрелу случайно  
В «Екатерининский канал».  
Старик-канал, в волнение странном,  
Запенил, забурлил вокруг  
И в миг – Индийским океаном  
Себя почувствовал он вдруг!..

И, заплескавшим тротуары,  
Ревел, томился и вздыхал  
О параллельной «Мойке» старый  
«Екатерининский канал»...  
Но, «Мойка» – женщина. И бойко,  
Решив любовные дела,  
Ах!.. «Крюкову каналу», «Мойка»  
Свое течение отдала!..  
Ужасно ранит страсти жало!..  
И пожелтел там на финал,  
От козней «Крюкова канала»  
«Екатерининский канал»!..

12 августа 1736 года на территории Морских слобод возник страшный пожар, уничтоживший все строения к югу от Невской перспективы и от эспланады Адмиралтейства до Мойки. Причиной пожара стала невероятная скученность

деревянных строений: порой между домами даже один человек проходил с трудом.

Для погорельцев – адмиралтейских служащих – отвели участок за Мойкой, вдоль Глухой речки (впоследствии – Екатерининского канала) от Вознесенского моста до пересечения с нынешним Крюковым каналом.



Поблизости, в Калинкиной деревне, с петровских времен существовал морской госпиталь. Местность постепенно стала заселяться адмиралтейскими служащими и адмиралтейскими мастеровыми.

Здесь же, неподалеку от набережных Крюкова канала, предполагалось возвести здания Морского полкового двора – казарм и административных учреждений Морского ведомства. Однако полковой двор, спроектированный сначала И. К. Коробовым, а затем С. И. Чевакинским, построен не был. Сегодня на этом месте располагаются корпуса Никольского рынка.

Интересно отметить, что к западу от спроектированного полкового двора запланировали городские кварталы для раздачи под застройку служащим военно-морского флота.

Значительная площадь земельного участка, предназначенного для заселения служилыми людьми Морского ведомства, тогда представляла собой совершенно неосвоенный и сильно заболоченный лес. Проект его осушения и последующего освоения 20 апреля 1738 года утвердила российская императрица Анна Иоанновна. В начале сороковых годов XVIII века на осушенном участке приступили к строительным работам. В 1742 году Государственная комиссия принимала первые «искусно выстроенные полковые адмирал-

тейские светлицы». В историческом описании города Санкт-Петербурга, составленном историком и архивариусом А. И. Богдановым, уточняется число возведенных строений («71 светлица»), расположенных в непосредственной близости от проложенного Крюкова канала.

Дарственная на земельный участок на набережной канала в те годы обязывала владельцев «отделать деревом» берега нового водоема. Обустройство берегов Крюкова канала, строительство на них жилых домов и хозяйственных построек сопровождалось вырубкой близлежащих участков леса. Однако строжайшим царским указом запрещалось рубить дуб, клен и липу. В случае же нахождения участка застройки на месте произрастания подобных деревьев, «их надлежало бережно вырывать и пересаживать в приусадебные сады и огороды».

Петровский указ от 3 сентября 1718 года требовал, чтобы каждый житель набережной Крюкова канала «против своего двора по утрам, покамест люди по улице не будут ходить... с мостовой всякий сор сметали, и камень, которое из своего места выломится, поправляли, и чтоб по улице отнюдь никакого сору не было...».

Не выполнявшие этих обязательных правил сурово наказывались: штрафовались «по две деньги с сажени в ширину его двора». Особенно строго наказывали тех, кто сбрасывал в Крюков канал мусор и разные нечистоты. За подобные проступки виновных били кнутом, а в отдельных случаях, «что-

бы было неповадно другим», ссылали на вечные каторжные работы.

Правда, идеальной чистоты на набережных водоема тогда не было, но все же детище Петра I – Крюков канал – был объектом, в котором, по распоряжению самого российского императора, с 1717 года неукоснительно действовали правила, предохраняющие набережные канала от загрязнения городскими отбросами. Современники отмечали, что уборка территории водоема в петровское время являлась делом нелегким. Мостовых, в полном смысле этого слова, длительное время на Крюковом канале фактически не существовало. Сразу же после его ввода в строй набережные были выстланы хворостом, и лишь во второй половине XVIII века на них появились первые пешеходные настилы из досок. Петербуржцы, обосновавшиеся на Крюковом канале, жаловались: «Когда один только день идет дождик, то уже нигде нет прохода и на всяком шагу вязнешь в грязи».

В новой столице катастрофически не хватало камня для мощения улиц, поэтому указ Петра I от 24 сентября 1714 года потребовал, чтобы все приезжающие в Петербург привозили с собой камни: 30 камней весом не менее 10 фунтов каждый, а на лодках – того же веса 10 камней, на возах – 3 камня по 5 фунтов... За каждый не довезенный до города камень на ослушника царского распоряжения накладывался денежный штраф.

В связи с тем, что в петровское время набережные город-

ских каналов, и Крюкова в том числе, начали мостить не только камнем, но и быстро портящимся деревом, 1 сентября 1715 года был обнародован новый указ: «Чтоб с сего времени впредь скобами и гвоздями, чем сапоги мужские и женские подбиваются, никто бы не торговал и у себя их не имел, также и никто, какого бы чину кто ни был, с таким подбоем сапогов и башмаков не носили. А ежели у кого с таким подбоем явятся сапоги или башмаки, и те жестоко будут штрафованы, а купеческие люди, которые скобы и гвозди держать будут, сосланы будут на каторгу, а имение их взято будет...».

Первоначально берега Крюкова канала укрепляли сваями – на каждую сажень по три сваи, за которые закладывали щиты, сбитые из досок. Гранитная набережная была спроектирована знаменитым военным инженером и архитектором И. К. Герардом. Работами непосредственно руководил мастер Самсон Суханов.





*В. Тропинин. Портрет мастера-каменотеса Самсона Суханова. 1823 г.*

Самсон Ксенофонович Суханов – талантливый самородок, выходец из простого народа. Приехав в Петербург, он быстро освоил искусство каменотеса и стал лучшим мастером каменных дел. Этот умелец со своей бригадой возводил колоннаду Казанского собора. По его оригинальному методу добывались и обрабатывались гранитные блоки для монолитных колонн Исаакиевского собора и Александровской колонны на Дворцовой площади. Мастер являлся не только блестящим техническим исполнителем, но и обладал огромным художественным чутьем. Понимая замысел автора и воплощая его в камне, он нередко привносил в работу нечто свое, что всегда делало очередное его произведение более совершенным и изящным.

Почти одновременно с облицовочными работами на Крюковом канале началось строительство шести мостов – предмета вдохновения нескольких поколений отечественных художников, поэтов, писателей и иных деятелей отечественного искусства. Первые мосты Крюкова канала были деревянными, поставленными на сваи или ряжи. Некоторые из них имели разводные пролеты в виде поднимающихся крыльев с противовесами. При постройке использовались самые различные конструктивные схемы. В их создании наравне с талантливыми инженерами принимали участие и замечатель-

ные зодчие – мосты Крюкова канала стали украшением Коломенской части Санкт-Петербурга.



*Матвеев мост. 2006 г.*

Тюремный, ныне Матвеев, мост у впадения Крюкова канала в Мойку соорудили в 1782 году. Первоначально мост был деревянным, трехпролетным, на гранитных устоях. Основаниями служили деревянные сваи. В середине XIX века мост подвергся переделкам. Подъемный средний пролет заменили постоянным. В 1905 году вместо деревянных прогонов на мосту уложили металлические двухтавровые балки с двойным деревянным настилом и установили кованые упро-

ценные перила. На мостовых опорах по бокам среднего пролета поставили гранитные пьедесталы, несущие металлические фонарные столбы.

В 1951–1954 годах при капитальном ремонте ветхого моста заменили металлические конструкции и несколько повысили пролетные строения. Одновременно восстановили по первоначальному проекту фонарные столбы с кронштейнами и фонарями овальной формы. Авторами реставрационного проекта моста являлись инженеры П. В. Андреевский, А. Д. Гутцайт и архитектор Т. В. Берсенева.



*Мост Декабристов. 2006 г.*

До 1919 года мост именовался Тюремным, ибо поблизости от него располагалось историческое здание знаменитого Литовского замка – городской тюрьмы, сожженной жителями Петрограда в период Февральской революции 1917 года. В наши дни бывший Тюремный мост называется Матвеевым в память о комиссаре С. М. Матвееве, убитом на Восточном фронте в 1918 году.

В створе улицы Декабристов (б. Офицерской) через Крюков канал в 1784–1786 годах построили трехпролетный мост с опорами из бутовой кладки с гранитной облицовкой и балочным деревянным пролетным строением. Также, как и у Тюремного моста, его средний пролет являлся разводным.

В начале XX столетия мост расширили с 13 до 23,3 метров. При этом его опоры, по проекту инженера А. П. Пшеницкого, разобрали до ростверков, в местах расширения опор забили дополнительные сваи и уложили бетонную подушку, после чего возвели новые мостовые опоры. Верхнее строение моста состоит из десяти металлических, клепаных монолитных балок двухтаврового сечения, соединенных друг с другом. На мосту установили новые кованые решетки.

До 1918 года мост назывался Офицерским, а затем был переименован в мост Декабристов, в память об участниках восстания на Сенатской площади 14 декабря 1825 года.



*Торговый мост. 2006 г.*

Торговый мост соединяет Театральную площадь с улицей Печатников (б. Торговой). Трехпролетный, деревянный, на каменных опорах, он поначалу имел подъемный центральный пролет, замененный в середине XIX века на постоянный. Тогда же на мосту были ликвидированы стеклянные фонари овальной формы на высоких металлических столбах.

В 1905 году во время капитального ремонта мостового сооружения деревянные конструкции заменили металлическими двухтавровыми балками.

После Великой Отечественной войны вследствие размораживания опор и разрушения гранитной облицовки пришлось частично переложить старые опоры моста.

При последующем ремонте Торгового моста в 1960–1961 годах, проведенном по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора А. Л. Ротача, старое пролетное строение заменили новым и восстановили первоначальные осветительные торшеры с овальными фонарями.

Предельно простой по своему архитектурному решению, Торговый мост, благодаря удачному соотношению его отдельных частей, прекрасно гармонирует со строгими набережными Крюкова канала.



## *Фонарь Торгового моста*

В створе современного проспекта Римского-Корсакова (б. Екатерингофский) через Крюков канал переброшен Кашин мост длиной 29,85 метра и шириной 16 метров. Первый деревянный мост построили здесь в 1810 году. В 1840 году мостовое сооружение реконструировали, оно стало трехпролетным, с металлическими коваными ограждениями. В 1930 году Кашин мост из-за разрушения каменной кладки и гранитной облицовки в подводной части быков и прилегающей к мосту стенки гранитной набережной подвергся основательной переделке. По проекту инженеров О. Е. Бугаевой и Ф. К. Кузнецова соорудили практически новый однопролетный мост со сплошным железобетонным сводом. Опорами моста стали служить бетонные устои со свайным основанием. Тогда же установили незамысловатые металлические перильные ограждения.

В 1717 году, когда Крюков канал еще только прокладывали, в створе Садовой улицы через водоем перебросили мост, название которому впоследствии дал построенный неподалеку бело-голубой Николо-Богоявленский собор. В 1786 году Старо-Никольский мост стал постоянным трехпролетным сооружением длиной 28 метров и шириной 20,2 метра. Он имел массивные каменные опоры, облицованные финским гранитом, и деревянное балочное пролетное строение.





*Кашин мост. 1965 г.*

Позже мост неоднократно реконструировался. В середине XIX века на нем установили новое перильное ограждение, а в 1887 году обновили деревянные конструкции моста.

В 1906 году инженеры А. П. Пшеницкий, К. В. Ефимьев и В. А. Берс разработали проект капитальной перестройки Старо-Никольского моста в связи с ближайшим открытием на Садовой улице трамвайного движения. Установлен-

ное на нем новое металлическое пролетное строение состояло из клепаных, трехпролетных неразрезанных балок переменного сечения. В среднем пролете авторы нового проекта предусмотрели балки, имеющие криволинейное очертание. Тротуары моста вынесли на консоли. Установленные новые перильные ограждения в виде металлических кованых решеток довольно несложного рисунка смотрятся достаточно привлекательно и сочетаются с общим видом мостового сооружения.



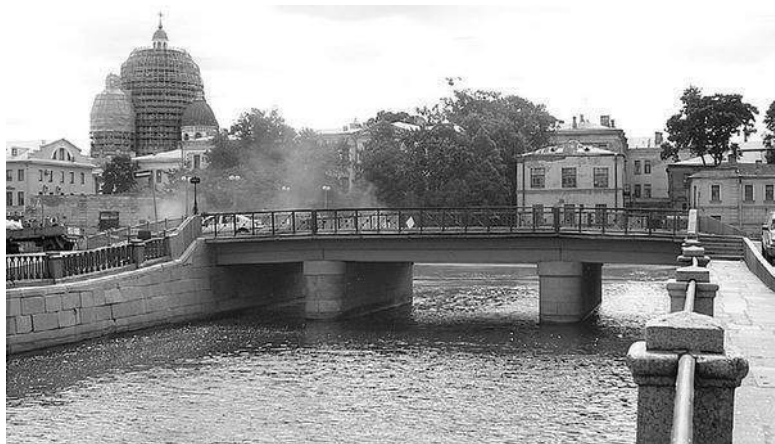
*Старо-Никольский мост. 2006 г.*



*Место слияния Крюкова и Екатерининского каналов. Фото К. Буллы. 1913 г.*



*Ограда Старо-Никольского моста. 2006 г.*



*Смежный мост при слиянии Крюкова канала и реки Фонтанки. 2006 г.*

Наконец, последний мост Крюкова канала, расположенный при его впадении в Фонтанку и поэтому названный Смежным, первоначально был деревянным, и лишь в период 1800–1810 годов его заменили постоянным, трехпролетным, на каменных опорах, с облицовкой серым гранитом.



*Панорама ансамбля Крюкова канала со Смежного моста. 2006 г.*

В 1867 году при капитальном ремонте деревянные балочные прогоны заменили металлическими балками. Одновре-

менно с этими работами опоры моста заново переложили и облицевали гранитом.

Во время планового ремонта в 1940 году внешнему виду моста был возвращен его первоначальный вид. Пролетные же строения капитально отремонтировали, усилив верхние и нижние полки металлических прогонов, сохранив при этом разрезную трехпролетную систему его верхнего строения.

В настоящее время Смежный мост имеет ширину 15 метров, а длину – 25,9 метров.

В непосредственной близости от Старо-Никольского моста, у пересечения канала Грибоедова (б. Екатерининского) с Крюковым, находится Пикалов мост, сооруженный в 1783–1785 годах, получивший свое название от фамилии подрядчика строительных работ купца Пикалова. Это был один из деревянных балочных мостов на каменных береговых устоях и быках. Прекрасно сохранившее свой первоначальный облик, это мостовое сооружение является одним из ценнейших архитектурных памятников Петербурга.

В середине XIX века его подъемная часть в среднем пролете заменена постоянной. В 1906 году прогоны пролетного строения заменили двутавровыми стальными балками. Каменные опоры облицованы серым гранитом. На средних опорах установлены гранитныеobelisks на фигурных пьедесталах. Вершиныobelisks украшают золоченые шары. Перильные ограждения Пикалова моста – легкие, стальные, незамысловатого рисунка.

После снятия фашистской блокады Ленинграда на гранитных мостовых обелисках восстановили кронштейны со стеклянными овальными фонарями.

Любопытная подробность. Перед человеком, стоящим на Пикаловом мосту на месте скрещения каналов Грибоедова и Крюкова, внезапно открывается панорама старинных городских мостов – Могилевского, Красногвардейского, Ново-Никольского, Смежного, Старо-Никольского, Кашина и Торгового.

Набережные Крюкова канала постепенно застраивались домами, причем ряд жилых зданий представляет собой историческую и художественную ценность. В особенности интересны строения набережной на отрезке от Фонтанки до Садовой улицы. Расположенные здесь дворовые участки были отведены под застройку в 1780-х годах. Однотипные жилые дома, здание Никольского рынка, Никольский собор, с его знаменитой колокольной и другими историческими сооружениями и поныне сохраняют свой глубоко своеобразный внешний облик. Его единство говорит о том, что в основе проектов отдельных домов почти три столетия тому назад лежал один общий проект. В нем нашли свое развитие предпринимавшиеся на всем протяжении XVIII века попытки строительства жилых домов по так называемому «образцовому» чертежу.

Старинный рукотворный водоем Санкт-Петербурга – Крюков канал не только его краса и гордость, но и предмет

неустанной заботы. Его русло требует регулярной очистки, а набережные и старые мосты – ремонта и реконструкции. Городские власти довольно часто исключали этот муниципальный объект из списка плановых ремонтных работ. Столичная пресса периодически писала о бедственном положении Крюкова канала, нуждающегося в благоустройстве, ремонте и реставрации гранитной облицовки набережных и ежегодно – в очистке километрового русла от ила и грязи. Корреспонденты справедливо полагали, что только этими мерами возможно приостановить процессы старения и разрушения одного из первых петровских каналов.

15 марта 1872 года газета «Петербургский листок» с тревогой писала: «Грустное положение Крюкова канала заслуживает серьезного внимания. Вопрос этот затрагивает прежде всего набережные канала, у которых начинает осыпаться гранитная облицовка. Облицовочные плиты при сильном дожде падают в канал. Местами гранитные плиты безвозвратно исчезают, смытые потоками дождевой воды. Перила ограждения на набережных со временем разрушаются и местами покосились. Камни на его мостовой местами просели и частично исчезли с проезжей части...».

В 1888 году очередное заседание Городской управы специально включило в повестку дня вопрос «Об очистке Крюкова канала между рекой Мойкой и Фонтанкой». Один из выступавших на заседании членов Управы отмечал, что «вследствие засорения русла водоема его глубина оказалась



равной менее трех аршин, а в отдельных местах и менее двух аршин. Благодаря этому судоходство по Крюкову каналу крайне затруднено и местами невозможно...».

Городская управа в связи с создавшимся положением вынуждена была принять решение: «Углубить канал до трех аршин от ординара». В протоколе заседания отмечалось, что «Крюков канал имеет протяженность более одной версты, ширину десять саженей и соединяет реку Фонтанку с рекой Мойкой, вытекая из последней. Канал имеет судоходное значение и является своеобразной перемычкой между этими двумя судоходными столичными реками. Обмеление Крюкова канала, принимающего в себя городские стоки, при слабом его течении, представляется также вредным в санитарном отношении. Произведенные промеры канала показали, что для углубления его на семь футов от ординара потребуется вынуть грунта до 2256 кубических саженей. Стоимость подобных работ составит 22 567 рублей 80 копеек. До настоящего времени, с 1866 года, очистка Крюкова канала не производилась. За этот период чистилось русло канала только под мостами (до трех футов ниже ординара).

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.