

ГЕОРГИЙ ЗУЕВ



Шесть река

МОЙКА

ОТ ФОНТАНКИ
ДО НЕВСКОГО
ПРОСПЕКТА

Георгий Иванович Зуев
Течет река Мойка...
От Фонтанки до
Невского проспекта
Серия «Всё о Санкт-Петербурге»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3120365

*Георгий Зуев. Течет река Мойка... От Фонтанки до Невского проспекта: Центрполиграф; Москва; 2012
ISBN 978-5-227-03392-5*

Аннотация

Представляемая вниманию читателей книга включает хроники реки Мойки от ее истока до Зеленого моста на Невском проспекте. Повествование идет о дворцах, особняках и известных доходных домах, стоящих на набережных. Вас также ждут малоизвестные страницы из жизни людей, обитавших в разные годы в этой местности. Автор искренне надеется, что собранные им исторические материалы о многоликом образе пятикилометровой реки, ее мостах, прилегающих улицах и окрестностях помогут читателям, увлеченным отечественной историей и неравнодушным к судьбе Северной столицы, лучше узнать ее прошлое.

Содержание

От автора	8
«Из тьмы лесов, из топи болот...»	19
«Чугун решеток и мосты»	74
Палитра «цветных» мостов реки Мойки	105
Конец ознакомительного фрагмента.	115

Георгий Зуев
Течет река Мойка...
От Фонтанки до
Невского проспекта

*Посвящается Наталии Георгиевне Цветновой,
любимой дочери, помощнице, верному другу и
великой труженице*

Охраняется законодательством РФ о защите интеллектуальных прав. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

Серия «Все о Санкт-Петербурге» выпускается с 2003 года





От автора

Во все времена Санкт-Петербург считался не только городом помпезных дворцов, уникальных парков, садов и скверов, но и своеобразным музеем многочисленных рек и рукотворных каналов, с перекинутыми через их русло изящными мостами.

Реки и каналы петровского «парадиза» играли существенную роль в жизни его горожан и не только приносили реальную пользу в сугубо утилитарном плане, являясь дешевыми и удобными транспортными коммуникациями и источниками водоснабжения, но и оказались эффективными дренажными устройствами.

К числу подобных естественных столичных водоемов причислялась и старинная речка Мья, вытекавшая тогда из непроходимых болот в районе будущего Марсова поля. В то время даже Петр I не предполагал, что эта небольшая грязная река станет впоследствии одним из ведущих водоемов Северной Венеции и даже предопределит особый характер застройки Центрального района города. Вся последующая «биография» Мойки тесно свяжется с ростом и развитием новой российской столицы, а ее судьба наполнится необычными эпохальными историческими событиями. Она многократно и последовательно изменяла свой облик, повинувшись веяниям времени, архитектурной моде при возведении зда-

ний на ее набережных и вкусам их жителей, но при том всегда сохраняла свои природную индивидуальность и величие.

С набережной Мойки, с домами, расположенными на ней, переплелись судьбы многих поколений выдающихся россиян – деятелей отечественной культуры и политики, военачальников, ученых, известных промышленников и предпринимателей. Все здесь пронизано историей – многослойной и противоречивой, порой запутанной, а зачастую забытой потомками. Иногда она бывала сложной и трагической, но во все времена многокрасочной, освященной нелегкими судьбами наших земляков. Поколение петербуржцев XXI столетия в силу разных причин, к сожалению, мало знает об историческом прошлом набережной старейшей столичной реки, некогда нареченной Мьей, о людях, живших на ее берегах, творивших историю России и своим трудом возвеличивших город Петра. Знакомство с современным внешним обликом старого городского водоема и его историческими набережными невозможно без приобщения к незримому миру былого.



Утро на набережной Мойки. Фото И. Наровлянского, 1960-е гг.

В сегодняшнее суматошное, порой непостижимое для стариков время на гранитных набережных старой городской речки продолжают достойно смотреться, как и положено старожилам заповедных мест, громады великокняжеских дворцов, бывших сановных особняков и великолепных доходных домов. Здесь по-прежнему царит атмосфера некоего неизъяснимого душевного покоя, домашнего уюта и дивного очарования. Петербургский художник М.В. Добужинский рекомендовал посетителям этих заповедных мест: «Всегда гулять в одиночестве. Ходите чаще всего пешком... Только одиночество во время прогулки раскрывает вам душу и глаза. Вы можете забрести в незнакомые места, остановиться, заглянуть в какой-нибудь двор и много увидеть».

А наш современник писатель Вячеслав Недошивин любителям экскурсий по историческим местам Петербурга дает еще более точные рекомендации: «По этому городу нужно ходить на цыпочках, а если разговаривать – то шепотом. Этого, разумеется, никто не делает: ни туристы, ни уж тем более шумная и растрепанная молодежь, перелетающая с улицы на улицу. Я думаю, это – временно.



Мойка. У Певческого моста. Фото И. Наровлянского, 1960-е гг.

Рано или поздно, если захотят всмотреться в город, прислушаться к его камням, они все равно перейдут с безумной побегки, с привычного ора на почти беззвучный шепот и очарованный шаг. Иначе ведь не понять этого чуда, этой необъятной гранитной иконописи, с которой можно слой за слоем, как это делают терпеливые реставраторы, „смывать“ историю за историей. Вообще историю – в прямом смысле этого слова...»

Мойка до сих пор остается одним из любимых романтических мест жителей Петербурга и его гостей. На каждом участке ее набережной обнаруживаются яркие свидетельства таланта и неподражаемого мастерства великих отечественных зодчих и мастеровых. В наши дни, даже при всех временных утратах, неизбежных при ремонтных работах и периодических перестройках, древние набережные реки Мойки продолжают оставаться заветным заповедным местом Петрополя, официально обозначенным правительством города как «историческая пешеходная охранная зона».

Река Мойка играет исключительную роль в эстетическом облике Петербурга. Ее набережные на всем протяжении, во все эпохи изумляли не только наших земляков, но и приезжающих в Россию иностранцев. Спокойное течение реки,

ее знаменитые гранитные набережные с чугунными решетками и четкие силуэты мостов сделали старинный водоем одним из главных элементов в художественной композиции русской столицы.

Тот, кто хотя бы один раз побывал на заповедных набережных реки Мойки, навсегда запомнил удивительную гармонию архитектурных сооружений разных эпох и завораживающее спокойное течение воды в ней. Познавшие подобную красоту позже признавались, что картина увиденного не отпускала их долгие годы. Невольно хотелось приходить сюда снова и снова.

Оказавшись после Октябрьского переворота 1917 года в эмиграции, петербуржцы, остро тоскуя по оставленной Родине, со слезами на глазах вспоминали наряду с другими любимыми уголками родного города тихую волшебную Мойку. Известный поэт-эмигрант, искренний патриот Санкт-Петербурга Николай Агнивцев в 1920-х годах писал в Берлине о том, что его не отпускало на чужбине:

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

В начале 60-х годов прошлого столетия мне пришлось в качестве советника работать в международной организации при Европейском отделении ООН в Женеве. В тот период там еще служили бывшие высокопоставленные особы, эмигрировавшие с первой волной беженцев из Советской России в 1918–1920-х годах. Они, как правило, занимали должности переводчиков, технических служащих и мелких клерков. В заседании некоторых экспертных совещаний мне тогда, в частности, помогал блестящий синхронный переводчик князь Святополк-Мирский, а машинисткой в главном офисе Европейского отделения ООН еще работала старая княгиня Нарышкина.

При встречах со мной эмигранты всегда с ностальгией вспоминали оставленный Петроград и любимые места бывшей столицы России. К моему удивлению, на вопрос, что производило на них наиболее сильное впечатление в оставленном городе, большинство русских эмигрантов, словно сговорившись, почти всегда упоминали любимую ими Мойку, с ее спокойной водой, тихими набережными и замечательными мостами с изящными чугунными решетками – традиционным местом встреч в их первых романтических рандеву. По их мнению, красавица Мойка и ее набережные были прекрасны при любой погоде, в любое время года.



Течет река Мойка

В предлагаемой вниманию читателей книге повествуется об одной из старинных рек Санкт-Петербурга, ее исторических набережных, дворцах, особняках и известных доходных домах. В некоторых случаях я привожу малоизвестные страницы из жизнеописаний людей, обитавших в разные годы в этой местности.

Автор искренне надеется, что собранные им исторические материалы об одном из протяженных естественных столичных водоемов и его окрестностях помогут читателям, увлеченным отечественной историей и неравнодушным к судьбе любимого города, лучше узнать его прошлое.

Основным принципом отбора объектов, персоналий и эпизодов стала не формальная их принадлежность к конкретному городскому району, а весомая историческая и культурологическая значимость.

Многоликий образ набережных пятикилометровой реки нашего города, мостов и прилегающих улиц представлен уникальными историческими иллюстрациями из отечественных архивов и фотоматериалами работы петербургского фотографа Дмитрия Сергеевича Цветнова, удачно запечатлевшего современный облик Мойки.

Многообразие исторических объектов, расположенных на набережных Мойки, и не менее интересных строений, возведенных в непосредственной близости от них, побудило ав-

тора изложить собранные о реке Мойке материалы в двух книгах. Представляемая вниманию читателей первая книга включает исторические хроники реки Мьи от места ее истока до Зеленого моста на Невском проспекте.

«Из тьмы лесов, из топи блат...»

Закрепившись на отвоеванном участке побережья Финского залива после Северной войны, Петр I мечтал заложить в дельте Невы новый российский город с прекрасными площадями, широкими прямыми улицами и возведенными на них каменными домами «сплошную фасадою, в один ряд красной линии».

Молодого царя совершенно не пугала опасная близость весьма агрессивных и еще достаточно могущественных противников – шведов, чей самоуверенный король угрожал тогда россиянам, что построенные ими на обетованных отвоеванных новгородских землях русские города в самое ближайшее время будут им не только взяты «на шпагу», но и разрушены до основания. Не останавливала Петра Алексеича в деле реализации своей мечты и полная непригодность для строительства города отвоеванных «отчих» территорий, покрытых вековыми гиблыми болотами, немыслимыми топями и непроходимыми густыми лесами. По утрам и вечерам едкий густой туман плотной пеленой окутывал эти опасные земли и бездонные топи, заросшие осокой и низкорослым кустарником на мшистых болотных кочках. Однако Петр I, замороженный близостью моря, не оставлял мысли о возведении здесь его блистательного и величественного «парадиза» – новой российской столицы на берегах широкой

Невы. Относившийся к Петербургу как к любимой женщине поэт-эмигрант Николай Агнивцев жил и дышал этим городом, боготворил его. В далеком изгнании он с гордостью писал о «серебряно-призрачном городе туманов»:

*Москва и Киев задрожали,
Когда Петр, в треске финских скал,
Ногой из золота и стали
Болото Невское попрал!..
И взвыли плети!.. и в два счета —
Движеньем Царской длани – вдруг —
Из грязи Невского болота
Взлетел Ампирный Петербург.*



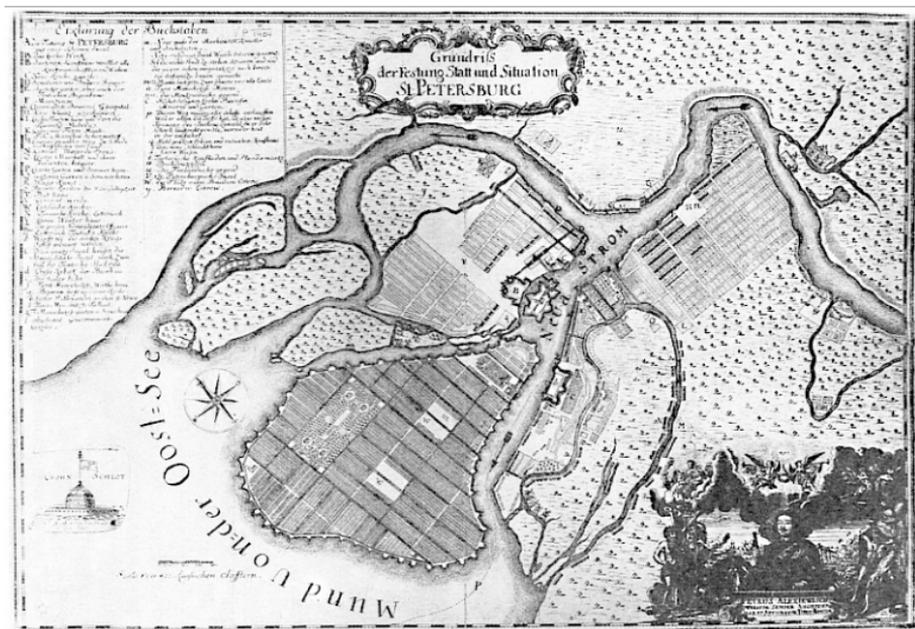
Петр Великий на строительстве Петербурга. Неизвестный художник. 1830-е гг.

Русский император успевал всем заниматься, во все вникать и все контролировать. Сам решал, где какому зданию быть, и лично утверждал все городские проекты.

В Россию чередой потянулись вереницы талантливых заморских зодчих, таких как Доменико Трезини из Швейцарии, Георги Иоганн Матарнови из Германии, Николо Минетти из Италии, фон Звичи из Голландии и многие другие. В 1716 году в Петербург приехал из Парижа зодчий Жан-Батист-Александр Леблон, ставший любимцем Петра I и оста-

вивший весьма заметный след в новой русской столице своими работами.

Предусмотренная царем дренажная система стала эффективным способом ликвидации обширных болот и топей со зловонной стоячей водой и в конечном итоге позволяла строителям приступать к возведению на месте бывшей трясины первых служебных и жилых зданий.



План Санкт-Петербурга в царствование Петра I

В течение всего XVIII столетия от начала основания Петербурга следуют один за другим царские указы, планы и

проекты о постройке в новой столице больших и малых каналов, очистке и расширении заиленных, загрязненных русел мелких речек. Именно с помощью работ по очистке и расширению русла ижоро-финской реки Муи – узкого мутного древнего ручья, вытекавшего из огромного непроходимого болота, располагавшегося в начале XVIII века на месте сегодняшних Марсового поля, Михайловского сада и Русского музея, и ее соседки – Глухой речки, или Кривуши, так же неторопливо вытекавшей из не менее громадной топи, раскинувшейся в районе современных площадей Искусств и Конюшенной, удалось тогда осушить значительные территории.

Кроме дренажных функций реки и каналы должны были в некоторой степени ослабить напор водной стихии при регулярных наводнениях в устье Невы и стать удобными дешевыми транспортными водными магистралями. К слову сказать, император отнюдь не понаслышке знал о мощи регулярных водных катастроф, обрушивавшихся на его «парадиз», и их разрушительности.

После наводнения 1706 года Петр I в письме А.Д. Меншикову рассказывал: «Третьего дня ветром вест-зюйд такую волну нагнало, какой, сказывают, не бывало. У меня в хоромах было сверху пола 21 дюйм и по городу и на другой стороне улицы свободно ездили на лодках...» В дальнейшем царь пережил не одну стихийную водную катастрофу, обусловленную тем, что в восточной части Финского залива,

чаще осенью, случаются наибольшие подъемы уровня воды при проходящих над Балтикой циклонах. В их центре давление обычно бывает ниже, вследствие чего циклоны втягивают в себя с большой площади моря огромные массы воды и, двигаясь в восточном направлении, переносят их за собой. Когда циклон ослабевает, вода растекается во все стороны со скоростью до 50–60 км/ч, образуя при этом так называемую «длинную волну» высотой до трех метров, а при сильном ветре – даже до пяти. Следуя по мелководью Невской губы, эта волна словно закупоривает Неву. Отсюда наводнения, одно из них, случившееся в 1703 году, нанесло огромный ущерб Северной столице России и сопровождалось массовой гибелью ее населения. Подъем воды регистрировался тогда почти на три метра выше ординара.



Наводнение в Петербурге. Немецкая гравюра

Свое первое наводнение новый столичный город испытал через три месяца после официального рождения, в ночь с 19 на 20 августа 1703 года. Поднявшаяся более чем на два метра вода унесла тогда почти весь строительный материал, заготовленный для возведения Петропавловской крепости. Командующий русской армией князь А.И. Репнин рапортовал царю: «Зело, государь, у нас жестока погода с моря... жители здешние сказывают, в нынешнем времени всегда то место заливает».

Благоустройство и преобразование мутной, узкой и застойной речки Муи, вытекавшей небольшим ручьем из непроходимого болота, начались по указу Петра I в 1704 го-

ду. Обширные топи тогда вплотную подступали к заболоченному массиву, на котором по повелению царя выписанные из-за рубежа специалисты садово-паркового искусства и ландшафтной архитектуры создавали первый Летний сад – летнюю резиденцию императора Петра Алексеевича. Постоянное затопление строительной площадки вынуждало тогда приостанавливать начатые работы. Русло водовода не только успешно углубили и расширили, но и прокопали участок от устья Муи до Безымянного ерика (Фонтанки), соединив тогда таким образом обе реки.



Исток Мойки из Фонтанки. Пантелеймоновский цепной мост через Фонтанку. Михайловский замок и Летний сад. Литография Ф. Кнорре. 1824 г.

Для этого в 1711 году специально проложили прямой рукотворный канал между этими водоемами. Тогда же прорыли от Большой Невы к Мойке Лебяжью канавку и Красный канал, русло которого проходило вдоль западной границы будущего Марсова поля и соединяло Неву с Мьей (Мойкой). В результате оперативно проведенных по распоряжению Петра I гидротехнических работ была не только осушена огромная территория будущего Летнего сада, но и облагорожена река Мья, превратившаяся из замухрышки в прекрасную глубокую столичную реку с широкими берегами, пригодную для судоходства. Царь лично провел по облагороженному руслу водоема первое судно и остался весьма доволен качеством работы. Первый же историк Северной Венеции – А.И. Богданов, ранее крайне нелицеприятно отзывавшийся о грязной и заиленной зловонной Муи, теперь с восторгом писал о ней: «Сия река от прежней ее нечистоты, понеже она была глухой протокой, себе сквозного течения не имела, вычищена до настоящей глубины и сваями обита на подобии канала, в коем ныне вода глубиной довольна, что иные по ней всякие суда с великим грузом ходят свободно и сию реку более может всяк почесть за нарочно сделанный канал».

Кстати, несколько слов о личности первого историка, написавшего книгу о Петербурге. А.И. Богданов – бывший рабочий-печатник, талантливый самоучка-самородок, много лет служивший в библиотеке столичной Академии наук.

В 1751 году он завершает работу над книгой, посвященной истории основания и развития новой российской столицы, основанной Петром I. Скромность автора капитального труда и отсутствие надежды на его публикацию заставляет его написать: «Сие мое историческое описание, якобы не весьма надобное, но впредь будущему роду может и услужительно потребуется». Книгу издали лишь в 1779 году под заголовком «Историческое, географическое и топографическое описание Санкт-Петербурга, от начала заведения его, с 1703 по 1751 г.». Замечательная книга А.И. Богданова в наше время является библиографической редкостью.

В тексте именного указа Петра I о работах по расчистке реки Мьи содержалось и повеление о первых примитивных проектах по облагораживанию старого водоема: сооружении земляных откосов, укрепленных по низу шпунтовым рядом, выше которого закладывалась массивная булыжная берма – горизонтальная площадка на откосе берегов, придающая им весомую устойчивость и защищавшую их от размыва. Планами Петра I тогда же предусматривалось упрощенное временное оформление набережных реки – устройство узких деревянных набережных по всему течению водоема и незамысловатых деревянных парапетов. Однако, по отзывам очевидцев тех далеких времен, первые набережные тогдашней Мойки скорее напоминали «небольшие проселочные тропки», тянущиеся вдоль Мьи.



К работам по расчистке и благоустройству водоема привлекались военнотружущие столичного гарнизона, вольнонаемные люди и крепостные крестьяне. Рабочим часто приходилось на некоторых участках русла реки засыпать пустоты в грунте и промоины. В иных местах землекопы вынимали из русла реки значительное количество грунта, достигая установленных ширины и глубины водоема. На особо заболоченных, зыбких участках почвы, пльвунах, в границах утвержденного царем проекта глубины реки и ширины ее берегов перед выемкой земли требовалось укреплять болотистые места деревянными щитами, выкачивать воду и лишь после этого приступать к основным земляным работам.

Рытье обновленного русла Мьи нередко осложнялось обнаружением в нем крупных валунов, оставшихся в этих местах после прохождения северного ледника, несшего с собой со Скандинавии песок, глину и огромные камни из кристаллических пород. Углубляя и расширяя русло реки и выравнивая ее берега, рабочие также сталкивались с оставшимися в земле огромными пнями деревьев, кои с превеликими трудностями и усилиями приходилось вручную выкорчевывать из грунта.

Рабочий проект расчистки реки Мьи предусматривал не только прокладку более широкого и глубокого пятикилометрового городского водоема, но и основательную подсыпку

вынутой из старого русла землей левого берега водной протоки для строительства на нем небольшого летнего деревянного дворца для императрицы Екатерины I.

После смерти императора в 1725 году городское хозяйство приходило в упадок. Петербургский градоначальник Б.Х. Миних в своем докладе Сенату отмечал, что «при Фонтанной и Мье речках и при каналах сваи, доски, брусья и щиты испортило и многие погнили и землю водою вымывает, от того водоемы заносит... и речки в такую худобу приходят, что занесло вполовину, отчего проход и мелким судам весьма с трудностью...»

Активность отцов города в делах о заботе старинной речки в начале нового XIX века еще более снизилась. В одной из газетных публикаций той поры отмечалось, что «если ранее вода в Мойке была подобна по чистоте и вкусу Невской, то столетие спустя вновь превратилась в протоку с грязной, мутной и дурно пахнувшей водой». В связи с этим в 1874 году даже последовало строжайшее запрещение водовозам брать воду для питья и приготовления пищи из реки Мойки.

До основания Санкт-Петербурга река носила ижорское название Муя («грязная»), в 1719–1797 годах водоем уже официально именовали Мьей. Современное название Мойка, вытеснившее прежнее, появилось несколько позже как переосмысленный вариант труднопроизносимого «Мья». Происхождение различных наименований реки, протекающей через центральную часть Петербурга и официально,

вплоть до 1709 года, являющейся южной границей новой столицы Российской империи, имеет несколько версий, высказывавшихся в разные года столичными историками. А.И. Богданов, считавший, что «сея речка названа Мойкой от прежней ее нечистоты...» По его мнению, как, впрочем, и с точки зрения иных знатоков топонимики, название реки происходит от глагола «мыть». Были даже попытки связать это наименование с построенными на набережных Мойки общественными банями.

Согласимся, что подобное умозаключение не лишено традиционной национальной любви русских людей к мытью в банях, а слово «баня» на Руси означало «мыть, чистить тело водой». Первые жители Северной столицы любили повторять, что «без Питербурха да без бани, нам как телу без души», «В бане мыться – заново родиться», «Баня – мать вторая, кости распарит, все тело поправит».

Сразу же после основания города Петр I издал указ о строительстве общественных бань и о введении специального денежного сбора с их владельцев. Плату же для содержателей общественных бань устанавливала городская управа. У входа в каждую баню находился сборщик, собиравший «банную плату». Мыло и веники приносили с собой либо приобретали в бане. Малоимущий же люд обычно собирал обмылки и парился «опарышами», подобранными в мыльнях. Мыться приходили семьями, чтобы одни стерегли одежду, пока другие парились и мылись.



«Достаточные» же столичные жители платили при входе в баню «сторожевые» деньги, и банщик во время помывки надежно охранял их платье.

Очередным указом генерал-полицмейстера столицы А.Э. Девиера от 2 марта 1720 года категорически запрещалось «подлomu люду строить собственные домовые бани». Для них специально возводились «мыльни на берегу реки Мьи (Мойки) за Финской слободою, числом до 30, из коих половина назначалась для мужчин, а другая, отдельная, для женщин».

В архивных документах сохранилась запись, сделанная рукой самого российского императора: «Где можно, при банях завести цырульни, дабы людей приохотить к бритью бороды, также держать мозольных мастеров добрых».

Заморские гости новой русской столицы с изумлением описывали этот варварский русский обычай и со страхом наблюдали, как, исхлестав себя в парилке березовым веником, горожане бросались в воды Мойки, а зимой в любые морозы окунались в ледяную прорубь. Датский же посол при дворе Петра I Юст Юль в 1709 году писал на родину, что в российской империи «первый доктор – это русская баня».

Оппоненты историка А.И. Богданова и его единомышленников полагали, что название «Мойка» произошло от прежнего наименования реки Мья и возможного звукового сход-

ства ижорского слова «мья» и русских «мыть», «мою», «мойка». По их мнению, самое же название «Мья» дублирует древнее ижорско-финское значение «Муя».

Известные отечественные знатоки топонимики К.С. Горбачевич и Е.П. Хабло в популярной книге «Почему так названы?» отмечали, что «есть документальные свидетельства преобразования названия „Муя“ в „Мойка“. На старых шведских картах XVII века левый приток Невы, называемый сейчас рекой Мойкой, обозначен как „пиени муя йоки“. По-русски это значит: „маленькая муя река“. В русских писцовых книгах данная же река именовалась „Мья“.

Относительно исходного названия „Муя“ следует сказать, что небольшие болотные речки Ижорской земли нередко носили такое имя. Вероятно, оно связано с финским словом „мую“ (грязь, слякоть). Вспомним, что наша Мойка продолжительный период времени была грязной болотной речкой».

На его исторических набережных по сие время возвышаются выдающиеся по своей художественной значимости творения великих зодчих. На набережных реки Мойки на каждом шагу обнаруживаются яркие свидетельства их таланта и индивидуального мастерства. Река постепенно становилась органической частью Центрального района Петербурга, приобретала свой особый неповторимый колорит и блестящий архитектурный облик. Начиная со времен основания новой русской столицы во все годы с особой тщательностью проводились планировка береговой линии Мойки, прорисовки

каждого ее изгиба, работа, способствующая удивительному композиционному завершению старинного водоема. Его набережные и в наши дни украшают величественные ансамбли, причисленные мировыми экспертами к совершенным архитектурным сооружениям XVIII–XIX столетий.

Знаменитые зодчие разместили на набережных реки Мойки уникальные дворцовые здания, аристократические особняки и жилые дома, создав удивительную многоплановую композицию, раскрывающуюся по мере течения водоема к своему устью.

Длина реки составляет 4,67 км, ширина весьма неравномерна – от 20 до 40 м, глубина на разных участках колеблется от 2,1 до 3,2 м. На протяжении почти пяти километров она спокойна, неторопливо несет свои воды через центральные районы Петербурга. Скорость течения на отдельных участках – неодинакова. Если в районе между Лебяжьей канавкой и каналом Грибоедова она составляет 8,3 кубометра воды в секунду, то на участке между Зимней канавкой и Адмиралтейским каналом ее величина достигает 10,3 кубометра. Между Ново-Адмиралтейским каналом и речкой Пряжкой скорость течения Мойки увеличивается уже до 11,3 кубометра воды в секунду.

В 1771–1715 годах по распоряжению Петра I прорыли Лебяжий канал, который не только ограничил территорию Летнего сада с запада, но и соединил Мойку с Большой Невой.

В 1711 году на земельном участке, отведенном сразу же

после основания новой столицы капитан-командору Шхельтингу, русский император построил свой первый Зимний дворец и распорядился прорыть канал, ограничивающий дворцовый участок с запада и соединяющий Неву с рекой Мойкой (Зимняя канавка). В те же годы от набережной Невы к Мойке, вдоль западной границы будущего Марсова поля, отходил (ныне засыпанный) Красный канал.

Берега реки Мойки стали постепенно осваиваться уже в первые годы строительства нового столичного города. В начале жилые строения появились на правом берегу Мойки в 1705 году, вскоре после постройки Адмиралтейства. Это были, как правило, небольшие деревянные дома, возведенные на участке между Невской перспективой и Исаакиевской площадью. Их заселяли главным образом морские офицеры, корабельные мастера и иные работники Адмиралтейской верфи.

5 (16) ноября 1704 года, вскоре после основания новой столицы Петр I заложил на южном берегу Невы судостроительную верфь – Санкт-Петербургское, или Главное, Адмиралтейство. Архивные документы утверждают, что строилась она по проекту и при непосредственном участии самого российского императора. Сегодня в Центральном военно-морском музее нашего города хранится старинная гравюра с собственноручной подписью 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 развитии 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, по которому на верфь доставляли лес из «магазинных» – складов, проводили для завершающей оснастки боевые галеры из Галерного двора.

В 1717–1719 годах, почти под прямым углом к Адмиралтейскому каналу, через территорию современной площади Труда проложили еще один рукотворный водоем – Крюков канал. В Государственном архиве сохранился документ XVIII века, удостоверяющий 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 онный подрядчик выше описанный канал делал, от чего и именование получил».

Кстати, должен отметить, что после опустошительных грандиозных пожаров 1736–1737 годов на набережных Мойки Комиссией о каменном строении Санкт-Петербурга при разработке проекта планировки части города между Мойкой и Фонтанкой было решено продлить Крюков канал от Мойки до реки Фонтанки по прямой линии. Продление диктовалось необходимостью расселения в этих местах значительного числа погорельцев – морских офицеров и адмиралтейских служащих. В те трагические дни настоятельно потребовалось эффективное гидротехническое сооружение, чтобы быстро осушить заболоченную местность, отведенную погорельцам, и получить надежную дешевую водную магистраль для доставки необходимых строительных материалов и продуктов питания. Причиной страшных пожаров, уничтоживших почти все строения на набережных реки Мойки, по мнению Комиссии, стала невероятная скученность на них деревянных зданий: «...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 руслом Крюкова канала. Значительная площадь земельного участка, предназначенного для заселения погорельцев с набережных Мойки, тогда представляла собой совершенно неосвоенный и сильно заболоченный лес. Проект его осушения и последующего освоения 20 апреля 1738

года утвердила императрица Анна Иоанновна, а в начале 40-х годов XVIII века на осушенном участке уже приступили к строительным работам.



Князь А.Д. Меншиков, первый генерал-губернатор Петербурга

В непосредственной близости от набережных Мойки, в Адмиралтейской части города, одной из первых возвели деревянную церковь Преподобного Исаакия Долматского. Кстати, день памяти святого – 30 мая по старому стилю, совпадал с днем рождения основателя Петербурга. В этом хра-

ме в 1712 году Петр I венчался с Екатериной Алексеевной – будущей императрицей Екатериной I.

От первого Зимнего царского дворца – дома «корабельного мастера» Петра Михайлова, до Потешного поля (Марсова), между Невой и Мойкой протянулись одноэтажные деревянные дома с огородами, принадлежащие жителям Немецкой и Греческой слобод.

За строительство домов в столице, в том числе и первых строений на набережных реки Мойки, за городское хозяйство отвечал первый генерал-губернатор столицы «светлейший князь» А.Д. Меншиков.

В 1703–1706 годах Канцелярией городских дел ведал Р.В. Брюс. Все строительные работы в тот период находились под его контролем. В 1723 году эта организация была преобразована в Канцелярию от строений. В ее состав вошли столичные архитекторы, скульпторы, живописцы и резчики. Ее руководитель отвечал за планировку города, сооружение и ремонт каналов, за состояние больших и малых рек, а также набережных, мостов, заготовку и доставку строительных материалов, заключение контрактов с зодчими, подрядчиками, за работы по отделке зданий, разработку типовых «образцовых» строительных проектов, оплату всех строительных работ и наем рабочей силы.

Под руководством этой организации Северная столица с самого начала строилась по планам и проектам, а не хаотично. Подобного планового возведения зданий в новой столи-

це Европа не знала. Ее города возводились постепенно, иногда целыми столетиями. С самого своего рождения Санкт-Петербург приобрел собственный оригинальный и неповторимый вид.

Согласно историческому описанию города Санкт-Петербурга, составленному русским историком и архивариусом А.И. Богдановым, к периоду 1716–1717 годов в первых домах по набережной реки Мойки жили русские и иностранные специалисты различного ранга. Дома представляли собой деревянные постройки из положенных друг на друга бревен, которые обычно обтесывали лишь внутри. Крыши жилых зданий либо покрывали тонкой еловой щепой, либо же досками длиной 10–12 футов, уложенными рядами и закрепленными парой поперечных реек. Кто хотел лучше защититься от дождя, тот, как правило, укладывал под доски большие куски березовой коры. Иные же клали поверх щепы большие четырех угольные куски дерна. Очевидцы вспоминали, что пока он был свеж, крыша дома походила на цветущий зеленый луг.

Любопытно отметить, что дарственная на земельный участок по набережной реки Мойки в те годы обязывала владельцев «отделать деревом» берега водоема. Обычно тогда обустройство берегов реки, строительство на них жилых построек сопровождалось вырубкой близлежащих лесных массивов. Однако царским указом категорически запрещалось рубить дуб, клен и липу. В случае же нахождения выделен-

ного участка застройки в зоне произрастания подобных сортов деревьев «их надлежало бережно вырывать из земли и пересаживать в приусадебные сады и огороды».

Петровский указ от 3 сентября 1716 года требовал, чтобы жители набережной реки Мыи «против своего двора по утрам, покамест люди по улице не будут ходить... с мостовой всякий сор сметали, и камень, которые из своего места выломятся, поправляли, и чтоб по улице отнюдь никакого сору не было...»

Не выполнявших этих обязательных правил сурово наказывали: штрафовали «по две деньги с сажени в ширину их двора». Особенно строго наказывали тех, кто сбрасывал в русло речки мусор и разные нечистоты. За подобные поступки виновных публично били кнутом, а в отдельных случаях, «чтоб было неповадно другим», ссылали на вечные каторжные работы.

Правда, заметим, идеальной чистоты на набережных водоема тогда все же не было, но во все времена детище Петра Великого – реанимированная им река Мойка – оставалась объектом, в котором по его распоряжению с 1717 года неукоснительно действовали правила, предохраняющие набережные старейшей столичной реки от загрязнения городскими отбросами. А как отмечали современники, уборка территорий водоемов в петровские времена являлась делом весьма нелегким. Мостовых в полном смысле этого слова длительное время на набережных реки фактически не су-

ществовало. В первый же год после ввода в строй очищенного, углубленного и расчищенного водоема его набережные лишь выстилались хворостом, и только во второй половине XVIII столетия на них появились первые пешеходные настилы из толстых сосновых досок. Петербуржцы, обосновавшиеся на набережной Мойки, так же как и те, кто жил на набережных новых столичных каналов, постоянно жаловались: «Когда один только день идет дождик, то уже нигде нет прохода и на всяком шагу вязнешь в грязи».

Заметим, что в те годы в новой столице катастрофически не хватало камня для мощения улиц и набережных, поэтому по указу Петра I от 24 сентября 1714 года все приезжающие в Санкт-Петербург должны были привозить 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 царева указа накладывался денежный штраф.

Вслед за этим последовал еще один необычный указ. В связи с тем что в петровское время набережные столичных рек и каналов мостили не только камнем, но и довольно быстро портящимся деревом, царь повелел: «Чтоб с сего времени впредь скобами и гвоздями, чем сапоги мужские и женские подбиваются, никто бы не торговал и у себя их не имел; так же и никто, какого бы чину кто ни был, с таким подбоем сапогов и башмаков не носили. А ежли у кого с таким подбоем явятся сапоги или башмаки, и те жестоко будут штра-

фованы, а купеческие люди, которые скобы и гвозди держать будут, сосланы будут на каторгу, а имение их взято будет...»

Первоначально берега Мойки укрепляли сваями – на каждую сажень по три сваи, за которыми закладывали щиты, сбитые из досок. Однако годы и регулярные наводнения быстро разрушали деревянные набережные водоема и его прибрежную защиту. Приходилось довольно часто не только укреплять берега реки и ее набережные, но и проводить работы по очистке водовода. В 1736–1737 годах вновь проводились капитальные работы по углублению дна Мойки, выпрямлению ее берегов и укреплению их новыми деревянными щитами. Однако сильнейшее наводнение 10 сентября 1777 года в считанные часы буквально разметало деревянные береговые опоры, массивные щиты и нарушило возможность проезда по обеим сторонам водоема. Городской голова и отцы Санкт-Петербурга вынуждены были наконец единодушно решить вопрос о сооружении каменных набережных реки.

И все же, несмотря на практическую целесообразность и государственную необходимость подобного решения, набережные Мойки с деревянными ограждениями просуществовали вплоть до конца 1790-х годов. Работы же по сооружению ее гранитных набережных начались лишь после окончания строительства каменных парапетов левого берега Невы, Фонтанки и Екатерининского канала. Берега Мойки постепенно облицовывались камнем лишь в период 1798–1810 го-

дов. Проект новой гранитной набережной реки подготовил в конце XVIII столетия известный военный инженер и архитектор И.К. Герард, а работами по облицовке камнем Мойки непосредственно руководил знаменитый столичный мастер Самсон Суханов. Он являлся не только блестящим техническим исполнителем, но и обладал недюжинным художественным даром. Камнерез-умелец всегда привносил в проект нечто свое, оригинальное, превращавшее результат его труда в совершенное произведение.

По своему подобию и общему характеру гранитный облик этого водоема мало чем отличается от набережных реки Фонтанки и Екатерининского канала, однако в отличие от них переброшенные через Мойку деревянные мосты тогда были заменены не каменными, а чугунными, более изящными по своему архитектурному оформлению и оригинальному в техническом отношении сооружениями. При их постройке использовались различные, весьма необычные конструктивные схемы, в создании которых принимали участие талантливые мостостроители и известные петербургские зодчие. Благодаря этому мосты реки Мойки стали уникальным художественным украшением Центральной части столичного города.

Правда, к досаде руководителя облицовочных работ, сравнительно небольшая ширина свободных проездов по обоим берегам реки не позволила проектировщикам соорудить более широкие и пологие лестницы – сходы к воде.

Но зато чугунные ограждения Мойки и ее мостов оказались произведениями искусства – изящными по своему рисунку и более сложными по характеру исполнения. Теперь бывшая ижорская речка Муя стала украшением знаменитого исторического района Санкт-Петербурга.

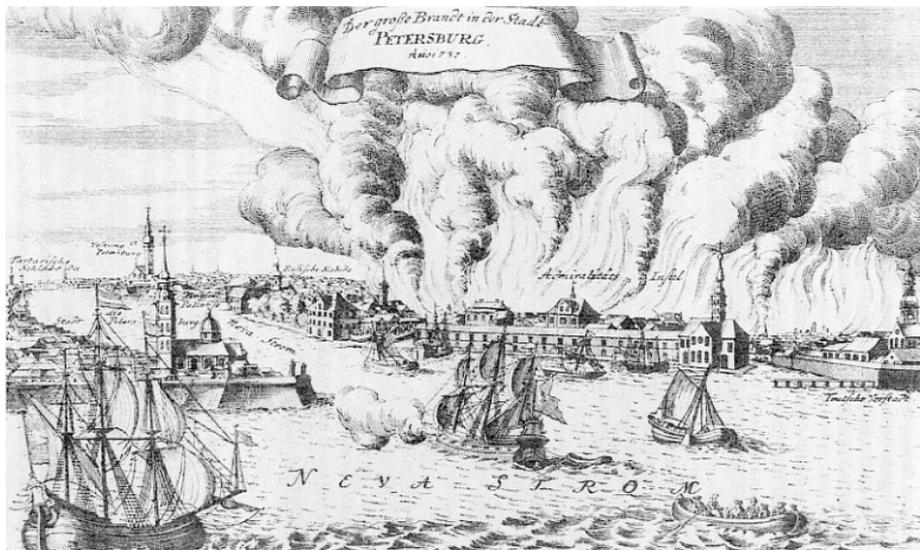
Облик исторических набережных реки Мойки постепенно складывался на протяжении более трех веков. В наши дни он воспринимается как единое целое. Четкость ритма, обилие шедевров зодчества, необычная «лепота» и благообразность живописной панорамы, архитектурного решения строений делают его стройным и гармоничным неповторимым ансамблем. Выдающимися шедеврами зодчества набережные этой реки начинают обустраиваться после страшных и опустошительных пожаров конца первой половины XVIII века.

Губительные пожары, охватившие русскую столицу во времена правления Анны Иоанновны, в 1736–1737 годах уничтожили всю центральную часть Адмиралтейской части, заполненную в те годы скучной бессистемной деревянной застройкой. Полностью тогда выгорели морские слободы на берегах реки Мойки.

11 августа 1736 года внезапно загорелся деревянный особняк на Мойке у Зеленого (Полицейского) моста. Виновником возгорания здания оказался прислужник персидского посланника, куривший трубку рядом с кучей сухого сена. Туда попала искра, и пламя мгновенно охватило деревянные

стены старого дома. В полицейском рапорте тогда указывалось, что менее чем за восемь часов разбушевавшийся пожар уничтожил все деревянные жилые здания от Зеленого моста до Вознесенского проспекта.

Пожар 1736 года уничтожил своеобразную доминанту города, расположенную на тогдашней южной границе Санкт-Петербурга, – двухэтажное здание Гостиного двора, возведенного в 1719 году по проекту столичного зодчего Г. Матарнови. Помпезное строение торгового комплекса, четырехугольное в плане, с таким же внутренним двором, покатой черепичной крышей с башней и высоким шпилем находилось на углу Першпективной дороги (Невского проспекта) и набережной Мойки. Полыхавший на ее набережной пожар не пощадил и этот Гостиный двор, он полностью выгорел.



Пожар в Петербурге в 1737 г. Немецкая гравюра

Гигантский пожар 24 июня 1737 года, вспыхнувший сразу в двух местах набережной реки Мойки, также оставил после себя новое огромное пепелище, простирающееся от истока Мойки до Зеленого моста на Невской першпективе. Сгорели более тысячи строений и несколько сотен их жителей. В том же году обратились в пепел почти все дома, расположенные на набережных Мойки от Полицейского (Зеленого) моста до Крюкова канала. Полагали, что причиной возгорания стали умышленные поджоги зданий. В порядке профилактики подобных случаев руководство города разделило Петербург на несколько частей «для обнаружения поджигателей» и в каждой части провело перепись жителей. Петербургские газеты

опубликовали любопытный материал, в котором утверждалось, что оперативные действия полиции позволили обнаружить в процессе переписи истинных виновников пожаров, понесших заслуженную кару. На чердаках нескольких жилых зданий полиция обнаружила горшки с легковоспламеняющимися веществами.

После опустошительных пожаров на Мойке погорельцы – морские офицеры, мастера Адмиралтейской верфи – переселились в Коломну, территория которой находилась между Мойкой, Фонтанкой, Пряжкой и Крюковым каналом.

Южная граница российской столицы теперь указом императрицы передвинулась с берегов реки Мойки к набережным реки Фонтанки. На уничтоженных же огнем набережных Мойки многое необходимо было отстраивать заново.



П.М. Еропкин, главный архитектор Комиссии о Санкт-Петербургском строении

Взирая на безжалостное пламя, пожирающее здания на набережных Мойки, императрица была потрясена и напугана. В 1737 году последовал указ Анны Иоановны о запрещении строительства деревянных домов в центре столицы. Для упорядочения городской застройки после пожаров 1736–1737 годов Сенат решил своим распоряжением создать Комиссию о Санкт-Петербургском строении во главе с генералом Б.-Х. Минихом. В обязанности вошедших в нее видных столичных зодчих – М.Е. Еропкина, И.К. Коробова, М.Г. Земцова входила разработка нового генерального плана Петербурга, по которому прежде всего застраивались «погорелые места».

Застройка набережных реки Мьи, по решению Комиссии о строении 1737 года должна была «от Конюшенного двора до Невской проспективы вестись по набережной „единою фасадаю“, а от Зеленого до Синего моста, где дворовые места находятся пространные, на оных строить покои, отступя от улицы сажений 20 или сколько кто пожелает, внутри дворов, а с улицы делать ворота и ограды каменные, или в той ограде делать решетки и обсаживать деревьями». Решением Комиссии также оговаривалось: «А от Синего моста до двора господина генерал-кригскомиссара князя М.М. Голицина, подле Поцелуева моста, вести строительство в линию,

без садов на улице от того же двора князя М.М. Голицына вниз до Чухонской речки. Выводить на набережную Мьи каменные стены или решетчатые заборы... и чтобы наличного к речке Мье деревянного строения вновь отнюдь ничего не строили».

По указу императрицы Анна Иоанновны в Санкт-Петербурге временно приостановили в 1737 году строительство дворцовых и казенных зданий и построек, а для облегчения строительных работ, ведущихся погорельцами, царица строго повелела установить умеренные цены на все строительные материалы.

В начале второй половины XVIII века на опустошенных огнем набережных реки Мойки развернулось интенсивное строительство. Однако при этом социальный состав новоселов значительно изменился, так же как и тип новостроек. Вдоль берегов водоема теперь в основном возводились парадные помпезные особняки петербургской аристократии. Некоторые уцелевшие при пожаре каменные дома на Мойке перестраивали. Первоначальные скромные «набережные покои» меняли свое назначение, превращаясь в великокняжеские дворцы. Владельцами иных новых каменных особняков на Мойке становились люди известных дворянских фамилий, древних боярских родов. Роскошные дома, родовые особняки дворцового типа для них возводили знаменитые зодчие, имена и деяния коих вошли в анналы шедевров архитектуры.

В числе прочих актуальных рабочих вопросов Комиссия обязывалась следить за противопожарной безопасностью новостроек. Архитектор П.М. Еропкин составил специальную памятку для будущих домовладельцев, упомянув об их конкретных задачах и обязанностях: «Како быть строению, как по улицам, так и во дворах... и учинить тому строению... особливо твердый план и чертеж, дабы всяк впредь по тому надежно строить и поступать мог». Комиссии также надлежало осмотреть во всех дворах деревянные строения и в случае тесноты и опасности распространения пожара назначить их «сломку».

Один из членов Комиссии – архитектор М.Г. Земцов – разработал несколько вариантов типовых («образцовых») жилых одноэтажных строений «на погребях». Теперь при отведении Комиссией участка владелец обязан был представить для утверждения детальный план здания и его фасада. После же утверждения проекта будущий владелец дома давал подписку о том, что «на том месте оное наличное каменное строение строить со всякой крепостью и предостойностью и погреба делать со сводами и у тех погребов главные наружные двери железные, и у палат рундуки и лестницы каменные, и то строение закладывать и производить под присмотром и показанием архитектора Земцова, а сверх тех апробированных плана и фасада лишнего строения и на дворе служб... не строить под опасением штрафа».

Подобные требования не только предусматривали обеспе-

чение противопожарной безопасности, но и способствовали «регулярству» нового здания.

Облик набережных реки Мойки постепенно менялся. Вырастали многоэтажные дворцовые ансамбли, роскошные особняки столичной элиты, состоятельных городских предпринимателей и деловых людей, а несколько позже и красивые доходные многоэтажные дома с коммерческими дорогами квартирами «под солидных жильцов».

Ко второй половине XIX – началу XX века набережные водоема приобретают статус привилегированного престижного роскошного участка столичного города. Из 116 зданий, возведенных на берегах Мойки, 27 занимали строения весьма солидных министерств. Шесть строений построили для православных и иноверческих храмов и соборов. В 25 представительных домах расположились крупные отечественные банки, акционерные общества и солидные деловые конторы финансовых и общественных предпринимателей. В 19 роскошных особняках и дворцовых строениях расположились представители дома Романовых, придворная знать и известные представители высокопоставленной аристократической элиты.

Одним из первых величественных сооружений на Мойке в конце 30-х годов XVIII века стал дворец известного дипломата графа К.Г. Левенвольде, возведенный архитектором Ф.Б. Растрелли на том месте, где ныне располагается основной корпус Российского государственного педагогиче-

ского университета им. А.И. Герцена.

В середине XVIII столетия на левом берегу реки по проекту зодчего Н.Ф. Гербеля возвели каменные корпуса придворных конюшен, а на участке теперешнего жилого дома № 12 тогда же возвели роскошный трехэтажный особняк на подвалах из камня кабинет-секретаря и ближайшего сподвижника Петра I А.И. Черкасова. Каменные службы этого здания с открытыми двухъярусными аркадами сохранились до наших дней.

Неподалеку от Красного моста на набережной реки Мойки на огромном земельном участке после пожаров 1736–1737 годов возвел свой фамильный особняк сенатор граф П.И. Мусин-Пушкин, соратник А.П. Волынского, боровшегося против немецкого засилья в столице. Графу вырезали язык и сослали на каторгу в Сибирь. Позже через конфискованную у него усадьбу проложили новую улицу, названную тогда Средней перспективной магистралью, проходившую в те годы от Адмиралтейства до Мойки.



*Князь А.П. Волынский, кабинет-секретарь императрицы
Анны Иоанновны*

На участке нынешнего дома № 61 на Большой Морской улице, проходящей по правому берегу реки Мойки, в собственном каменном доме длительное время жил и в 1765 году скончался знаменитый русский академик М.В. Ломоносов.

На левом берегу реки во второй половине XVIII века располагался небольшой двухэтажный каменный особняк, принадлежавший генерал-фельдмаршалу графу П.И. Шувалову, инициатору важных военных и экономических преобразований в Российской империи. Много позже этим участком, с построенным на нем дворцом, владел князь Феликс Юсупов граф Сумароков-Эльстон – убийца Григория Распутина.

В 1750–1753 годах зодчий Ф.Б. Растрелли на участке ны-

нешнего дома № 50 построил огромный двухэтажный особняк с каменными же флигелями, обрамляющими парадный двор дома, для состоятельного столичного предпринимателя Штегельмана, а в 1754 году тот же зодчий завершил на углу Невской перспективы и левого берега Мойки строительство роскошного дворца «именитого человека» и коммерсанта С.Г. Строгонова.

В 1766 году по проекту архитекторов А.Ф. Кокоринова и Вален-Деламота на набережной реки Мойки возводятся дворец и обширный сад для президента Академии наук, гетмана Украины графа К.Г. Разумовского и представительное жилое здание дворцового типа с обширным участком земли на углу будущей Гороховой улицы и набережной Мойки для бывшего денщика Петра Великого, ставшего затем российским фельдмаршалом, А.Б. Бутурлина. Это лишь краткий, неполный перечень великолепных каменных строений, возведенных для знатных лиц на набережных реки Мойки после пожаров в 1736–1737 годах, уничтоживших на них почти все деревянные постройки. С каждым годом столичные газеты с радостью сообщали обывателям Петербурга о постройке того или иного нового здания на Мойке для представителей элиты или богатого предпринимателя.



Генерал-фельдмаршал К.Г. Разумовский, президент Академии наук

Со второй половины XIX столетия набережные Мойки в XVIII–XIX веках славились своим порядком, чистотой и ухоженностью. Жилой фонд содержался всегда в идеальном порядке и чистоте. За его благополучием обычно следили опытные управляющие домами, домовладельцы, швейцары и дворники. Все здания всегда были своевременно выкрашены и отремонтированы. Большинство парадных подъездов имели красивые навесные козырьки от дождя и снега. По краю тротуара всегда устанавливались фигурные металлические или каменные тумбы, предохраняющие пешеходов от возможных наездов на них лихих извозчиков и грузовых телег. Подъезды и парадные двери, изготовленные из полированных ценных пород дерева, украшали начищенными до блеска медными или бронзовыми решетками и дорожками фигурными дверными ручками, ослепительно сиявшими в лучах солнца. У парадных дверей большинства домов набережных Мойки всегда стояли представительные швейцары благообразной внешности, облаченные в красивое форменное обмундирование (ливрею и фуражку с золотым позументом).

Управляющий домом на Мойке – фигура особая. Его нанимали по договору с обязательным условием «ответственности за все по дому упущения и беспорядки и принятия на свой счет и страх все могущие последовать от того взыскания, налагаемые административными и судебскими вла-

стями». Как правило, это были энергичные профессионалы, надежные и предприимчивые люди, наделенные немалыми правами.

Муниципальные власти особо внимательно следили за поддержанием достойного порядка не только в элитных домах, расположенных на набережных реки Мойки, но и на территории, примыкающей к ним.

В справочной книге «Для господ домовладельцев и управляющих» содержались все официальные постановления городской думы, относящиеся к хозяевам строений и руководителям государственных учреждений. Домовладелец и его управляющий отвечали перед властями за все, что нарушало общественные правила, несли строгую административную и даже уголовную ответственность за возможные упущения и нарушения.

Неширокие, уютные набережные водоема и живописные перспективы его отрезков придавали Мойке строгую классическую прелесть. Однако если здания, подступавшие к берегам реки, во все времена, вплоть до революционных событий 1917 года, содержались в образцовом порядке, то о самом водоеме и его берегах этого сказать нельзя. Петербургская пресса регулярно писала о бедственном положении реки Мойки. Обращая внимание городской управы на очередное состояние реки Мойки, журналисты писали о периодическом обмелении русла «заиленного» водоема, осыпанию с его набережных гранитной облицовки, падении ее в

воду и смывании отдельных плит проливным дождем. Перила ограждения реки с годами также разрушались, проседали и нуждались в срочном ремонте. Время не щадило и мостовые набережных реки – они постепенно разрушались, а их отдельные элементы периодически вообще исчезали с проезжей части.

Критика столичной прессы оказывалась иногда результативной. В XIX – начале XX столетия очередные заседания городской управы специально включали в повестку дня вопросы об очистке реки Мойки на определенных участках, углублении ее русла, восстановлении по нему судоходства и увеличении водотока, нормализующего его санитарное состояние.

На особых заседаниях Санкт-Петербургской городской думы в начале XX века неоднократно обсуждались вопросы не только о капитальном ремонте набережных реки Мойки, но и об основательных работах по полной переделке ее гранитной облицовки.

Городская дума приняла официальное решение о капитальном ремонте набережной реки, но и выделила для этого необходимые ассигнования. Получив огромные деньги на капитальные работы по ремонту набережных водоема, государственные чиновники выставили подряды на торги. Подрядные работы достались малоопытным и технически безграмотным «предпринимателям», умеющим заполучить подряд, но не способным обеспечить надлежащее качество

работ.

Несостоятельность ремонтных капитальных работ на набережной Мойки в начале XX столетия, произведенных подрядчиком-мошенником, была обнаружена лишь после того, когда подряд был завершен, одобрен и принят «компетентной» комиссией Государственной думы.

Городская же техническая компетентная экспертиза признала работы не отвечающими условиям заключенного подряда. Качество ремонта оказалось настолько скверным и недоброкачественным, что плиты и камни через некоторое время стали пластами отваливаться от стен реставрированных набережных, ибо техническая лабораторная экспертиза установила, что цемент в строительном растворе полностью отсутствовал. Работы же проводились либо при полном исключении обязательного контроля со стороны заказчика, либо при весьма поверхностном формальном надзоре за отдельными этапами капитального ремонта на набережных реки Мойки. Судебная палата единодушно признала виновными всех представителей заказчика и подрядчика. В газетных публикациях журналисты и гласные городской думы проанализировали причины подобного казнокрадства и мздоимства и пришли к выводу, «что раньше взяточничество в основном приписывалось мелким служащим. Теперь же высшие чиновники научились умело составлять сметы на строительные подряды, завышая объемы работ и ставя подрядчику условиями о необходимости поделиться деньгами

с чиновником». Звучит вполне актуально и в наше время. Мздоимство оказалось бессмертным, несмотря ни на что.

Участь реки Мойки омрачалась не только продажностью ее государственных опекунов. Начиная со второй половины XIX века в Санкт-Петербурге периодически возникали инициативные ассоциации, их учредителями бывали не только весьма предприимчивые деловые люди, хорошие психологи, желающие быстро и легко разбогатеть, но и авторитетные в деловых и общественных кругах специалисты. Наиболее солидной и активной организацией подобного рода являлась в те времена ассоциация, созданная группой акционеров одной из строительных компаний, возглавляемой инженер-полковником Н.И. Мюссардом и его заместителями – архитектором Н.Л. Бенуа и инженером-технологом по вопросам городской канализации и водоснабжению А.Ф. Буровым. «Новые русские» бизнесмены того далекого времени в городской думе и муниципальных организациях не раз заявляли о катастрофическом положении столичных каналов и малых рек, в том числе и Мойки. По их мнению, «набережные и тротуары этих водоемов довольно узки, а их стены, перила и спуски к воде длительное время не ремонтировались и практически разрушились. Судоходство по этим водным городским магистралям теперь якобы осуществляется лишь в самом незначительном объеме и никак не вознаграждает население столичного города за все существующие неудобства». Авторы проекта предлагали глобально пе-

решить рассмотреть существующую планировку Санкт-Петербурга и засыпать все многочисленные водоемы – городские каналы и реки, постоянно заражающие воздух зловоньем от застоя скопившихся за долгие годы ила и отбросов.

Авторы проекта, названного гласными городской думы «достроительным вандализмом», пытались убедить население и руководство Петербурга, что надеяться на устранение столь далеко зашедших разрушений внутренних водных магистралей средствами города совершенно невозможно. Предприимчивые специалисты, в числе которых особым красноречием выделялся известный столичный архитектор Н.Л. Бенуа, уверенно заявляли, что длительное отсутствие регулярного ремонта и очистки водоемов нанесло им слишком серьезные повреждения и ликвидация их потребует огромных денежных средств.

Концессионеры авторитетно полагали, что в данной ситуации единственным выходом может быть только утверждение их радикального проекта, в котором ими предлагалось оперативно засыпать разрушенные временем и бесхозяйственностью властей городские водоемы. В дальнейшем оказалось, что эта лихая группа градостроительных вандалов намеревалась после засыпки рек и каналов добиться получения в престижном месте города в безвозмездное пользование земли для организации и выгодной эксплуатации на ней конно-железной дороги с рельсовыми путями.

Новоявленные радетели конца XIX века благосклонно

предлагали отцам города выгодный, по их мнению, проект: «Их новая фирма, получив землю, становится во главе доходной компании – конно-железной дороги столицы и, прикрывая грехи нерадивых чиновников, облагораживает анти-санитарную территорию Центрального района Санкт-Петербурга». Целесообразность своих предложений господ Н.Л. Бенуа и Н.И. Мюссард усиливали рядом чувствительных патриотических лозунгов по организации доступного простому народу транспорта, разбивку озелененного бульвара для отдыха горожан, с красивым фонтаном, лавками и скамейками для простолюдинов, не имеющих возможности летом выехать на дачи.

К чести заседателей городской думы, этот авантюрный проект «концессионеров» единодушно отвергли, сохранили исторические водоемы и обязали чиновников государственных ведомств впредь «проводить регулярную очистку русла старинных рек и каналов и своевременные ремонтные работы по приведению их стенок и набережных в надлежащий вид».

В своем выступлении гласный петербургской думы Иван Ильич Глазунов, дядя знаменитого русского композитора, тогда решительно заявил: «Неужели для того, чтобы гг. Мюссард, Бенуа и К^о получили возможность устроить в свою пользу на засыпанных исторических водоемах разные торговые заведения, провести на всем их протяжении линию конно-железной дороги и пользоваться ею для своей огром-

ной выгоды 50 лет, город лишится прекрасной дренажной системы, осушившей огромную болотистую территорию нашей столицы? Подобное предприятие по засыпке рек и каналов прежде всего могло быть выгодно для господ составителей этого авантюрного проекта, а не для Петербурга и его жителей».

В думе тогда не раздалось решительно ни одного голоса в защиту проекта, так много сулившего его предприимчивым разработчикам. Проект единодушно отвергла и петербургская общественность, разглядевшая в его осуществлении лишь нанесение городу огромного вреда.

На этот раз попытку градостроительного вандализма решительно пресекли. Старинные рукотворные водоемы Санкт-Петербурга и его краса и гордость – река Мойка, по-прежнему наперекор судьбе степенно несут воды в Большую Неву.

Вместе с тем следует отметить, что еще долго, вплоть до 1917 года, гласными городской думы будут рассматриваться все новые и новые «прожекты» засыпки столичных каналов и рек. Однако в конечном итоге все они отклонялись, ибо преследовали ту же цель, что и проекты их предшественников, – получить по дешевке престижный участок городской земли и в дальнейшем с выгодой для себя эксплуатировать его.

В 1893 году камер-юнкер Р.Ф. фон Гартман предложил засыпать Екатерининский канал и русло реки Мойки и про-

ложить на засыпанной площади скоростную дорогу на сваях, соединив ее с железнодорожными линиями Балтийского, Варшавского и Николаевского вокзалов. Главную станцию автор проекта предлагал обустроить на месте Банковского моста. Городская дума не поддержала эту идею, требующую «разгрома центральной части столицы и уничтожения ценных исторических сооружений».

В 1895 году Я. Ганеман разработал и представил на рассмотрение городской думы новый проект засыпки каналов и реки Мойки для прокладки вдоль старого русла водоемов электрической железной дороги. Этот проект как «не разработанный в техническом отношении» также решительно отвергли.

В 1901 году гражданский инженер П.И. Балинский и американский инженер М.А. Вернер представили в Министерство внутренних дел еще один проект, рассмотренный в Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве финансов. По этому проекту в столице предполагалось построить метрополитен на насыпях и эстакадах, расположенных на высоте от 5 до 10 м над уровнем городских улиц. «Большое кольцо» метрополитена предполагалось протянуть по Сенной площади, набережным Екатерининского и Крюкова каналов, по набережной реки Мойки с выходом на Неву. По узкому железнодорожному пути над Невой поезда метрополитена должны были попадать на Васильевский остров по 12-й линии, пересекать Петровский, Крестовский и Камен-

ный острова и продолжать путь по Выборгской стороне.

Согласно замыслам авторов проекта, линии «большого кольца» пересекали территорию Большой и Малой Охты и в районе Александро-Невской лавры возвращались на левый берег Невы. Длина всей дороги, по расчетам П.И. Балинского и его компаньона, должна была составить 95,5 версты. Предполагалось, что поезда будут следовать каждые 2–3 минуты со скоростью 43–76 км/ч.

Стоимость строительных работ, по расчетам проектировщиков этой линии метрополитена, составляла 190 миллионов рублей. Под эстакадами скоростной железной дороги авторы проекта предлагали разместить всевозможные склады и магазины. Проект нашел поддержку петербургского градоначальника, члена Государственного совета Н.В. Клейгельса. Однако городской голова П.И. Лелянов, гласный городской думы В.А. Тройницкий и представитель Святейшего синода действительный статский советник К.И. Дылевский указали, что проект нарушает предусмотренные строительные нормативы, запрещающие установление каких-либо объектов, в том числе и предусмотренных проектом столбов ближе чем на 40 метров от церковных зданий и сооружений.

Председатель Комиссии о северных железных и водных путях и торговле Петербургского порта при городской думе Н.А. Архангельский также усмотрел в проекте ряд моментов, нарушающих интересы города. Оказалось, что проект Балинского и Вернера поступил на рассмотрение после того,

как дума уже утвердила строительство на территории столицы сети электрических дорог (трамвайного движения). Кроме того, проведение скоростной дороги по территории исторических районов Санкт-Петербурга на уровне второго и третьего этажей жилых зданий не только затемнило бы улицы и жилые помещения в домах, но и ухудшило бы условия проживания в них горожан. Невыносимые грохот и шум от непрерывного движения пассажирских поездов в непосредственной близости от жилых строений могли бы привести к их преждевременному разрушению от постоянного сотрясения и резкому обесцениванию квартир. Комиссия посчитала представленный проект «убыточным для жителей столичного города» и единогласно отвергла его.

И наконец, в начале XX столетия возник план продолжения Большой Морской улицы по набережной Мойки до Невы, где она должна была встретиться с продолжением Английской набережной. Знаток Петербурга Л.И. Бройтман в монографии, посвященной истории одной из интереснейших центральных улиц столичного города, в этой связи писала: «Предполагалось уничтожить склады „Новой Голландии“ и судостроительный завод „Новое Адмиралтейство“. Оба освободившихся острова собирались разбить на участки и пустить их в продажу, а Крюков и Ново-Адмиралтейский каналы засыпать. К счастью, план этот не выполнен и Большая Морская улица по-прежнему завершается у чудесного и романтического островка Новой Голландии, окруженного

водоемами».

Вероятно, к благополучному завершению очередной авантюры следует добавить, что ее провал сохранил нам не менее романтическую реку Мойку с ее историческими набережными, ибо последующими планами бизнесменов предполагалось засыпать этот водоем и устроить на его месте широкий городской проспект, названный именем одного из представителей царствующего дома Романовых.

К началу XX столетия архитектурный облик реки Мойки и ее набережных сформировался окончательно и выглядел примерно так, как он смотрится в наши дни.

В период Великой Отечественной войны в бывших дворцовых зданиях располагались штабы созданной армии народного ополчения, военные госпитали. Особняки набережных Мойки жестоко страдали от вражеских бомбардировок и артиллерийских обстрелов.

После войны разрушенные исторические здания восстанавливались. Набережные реконструировались и благоустраивались. Менялось их дорожное покрытие, расширялись зоны озеленения. Периодически очищалось русло древней реки.

Газета «Санкт-Петербургские ведомости» регулярно информировала жителей города об очистных работах на Мойке. В октябре 1999 года корреспондент газеты Нина Федорова опубликовала свой репортаж с набережной реки: «7 октября 1999 года „Ленводхоз“ приступил к профилактиче-

ским работам на Мойке. Земснаряды двинулись вниз по течению, выгребая со дна реки накопившийся за долгие годы слой илистых отложений. Один из земснарядов не смог войти в русло реки Мойки. Его осадка оказалась 1,7 метра, а глубина реки составляла всего 1,4 метра. Тогда самый большой земснаряд отправили к устью водоема для начала работ вверх по течению Мойки. Однако у Поцелуева моста, преодолев две трети русла водоема, тяжелое очистное сооружение вновь застряло. Второй же малый земснаряд продолжал успешно работать в верховьях реки. Илистые и мусорные отложения, осевшие за последние десятилетия, представляли собой довольно толстый слой органических веществ и металлических предметов, а сама Мойка значительно обмелела за этот период».

Технические возможности нашей эпохи позволяют не только очистить русло древнего водоема от отложений на ее дне, но и вернуть ее основные параметры, заложенные по распоряжению Петра Великого при работах на Мойке в период строительства новой столицы России.

На исторических набережных реки, ставшей органической частью Санкт-Петербурга, по-прежнему стоят красивые дома. Для нового строительства здесь давно уже нет места.

Мойка и ее набережные сегодня официально признаны заповедной уникальной зоной города Петра Великого и находятся под государственной охраной.

«Чугун решеток и мосты»

Река Мойка на своем почти пятикилометровом пути пересекается со многими улицами, проспектами и площадями. Ее берега в створах большинства из них соединены мостами. В общей сложности в разные годы над водоемом построено 14 разнообразных мостов, считающихся памятниками отечественной архитектуры. Первоначально первые деревянные мосты реки Мойки не имели названий. Их часто называли именами строителей-подрядчиков или именитых купцов, содержащих поблизости лавки или питейные заведения. В этом отношении Мойка оказалась единственным столичным водоемом, через который некогда проложили деревянные мосты, имевшие «цветные» названия. Подобных сооружений оказалось четыре. Это Желтый мост (ныне Певческий), Зеленый (позднее Полицейский), Красный (на Гороховой улице) и Синий (на Исаакиевской площади). В XVIII столетии эти первые деревянные мосты для отличия друг от друга специально окрасили в разные яркие цвета. После ликвидации старых мостовых сооружений, переброшенных через Мойку, и возведения на их месте металлических конструкций Красный, Синий и Зеленый мосты сохранили до наших дней свои необычные названия.

В топонимике Северной столицы уцелели названия многих уникальных мостовых сооружений реки Мойки. Их клас-

сические силуэты, удивительные переплетения отлитых из чугуна решеток ограждений являются удачным дополнением к архитектурным шедеврам – зданиям на берегах исторического водоема. Мосты через Мойку представляют собой интерес и в техническом отношении.

В конце XVIII столетия отечественные инженеры-мостостроители начали применять металл в наиболее ответственных несущих деталях мостов. В первой трети XIX века происходит дальнейшее совершенствование переправ, возводимых на Мойке. В отечественном мостостроении XIX века особую роль сыграли новые конструктивные и композиционные приемы, связанные с использованием новых строительных материалов – чугуна и железа.



Фрагмент детали решетки набережной реки Мойки

Россия вступила в стадию промышленной революции несколько позже, чем более развитые страны Европы. Однако успехи русской промышленности в те годы, особенно металлургической, расцвет науки, формирование отечественных строительных кадров и архитекторов – все это способствовало ускоренному развитию мостостроения в стране. Металлические детали и конструкции мостов – железные арки, плиты настилов, перила и осветительные приборы – изготавливались в те годы на Сестрорецком оружейном заводе под руководством инженера Карла Шпекле и на уральских заводах Н.Н. Демидова.

В XIX веке на Мойке появились первые чугунные мосты, открывшие новую эпоху в истории русского мостостроения. Прочность чугуна позволила придать их аркам совершенно иные пропорции, сделать подобные детали пологими и более тонкими. Создателем первых отечественных мостов из чугуна стал архитектор-инженер Василий Иванович Гесте, стремившийся строить их «с надлежащей прочностью и красотой». Ему принадлежит авторство первых чугунных транспортных мостов на Мойке (Зеленого, Красного, Синего и Поцелуева). Возведенный В.И. Гесте в 1806 году, на пересечении Невского проспекта с Мойкой, первый мост (Зеленый) из чугунных блоков оказался настолько прочным и долговечным, что продолжает служить и в наши дни.

В своем оригинальном проекте столичный градостроитель использовал техническое рационализаторское предложение английского инженера Р. Фултона, опубликовавшего в 1796 году в техническом издательстве Лондона чертеж подобной конструкции моста. Следует отметить, что сам Фултон свое проектное предложение тогда не реализовал. Доработанная же русским мостостроителем конструкция отечественных чугунных мостов оказалась достаточно надежной, экономичной и несложной для монтажа деталей.

В 1807 году столичный Технический комитет утвердил проект Гесте в качестве первого в истории России типового металлического моста.

«Образцовая» конструкция металлического сооружения В.И. Гесте составлялась из пустотелых чугунных кессонов (блоков) клиновидной формы, заготовленных предварительно для серии подобных сооружений, скрепляемых затем болтами и гайками.

Чугунные блоки, кессоны, или, иначе, тубинги, представляли собой отлитые из металла полые ящики стандартного размера – $2,8 \times 1,53 \times 0,38$ м, толщиной 2,5 см. Швы между ними заполнялись своеобразной замазкой, составленной из серы, нашатыря и чугунных опилок в соотношении 1:1:16.

Позже, в 1820–1830-х годах, в Петербурге возвели еще несколько чугунных мостов, проекты которых разработали инженеры-путейцы, профессора столичного Института инженеров путей сообщения, открытого в 1809 году (П. Базен,

Г. Треттер, Е. Адам и др.). «Художественная газета» 1 сентября 1840 года писала, что чугунные мосты «по своей легкости и изяществу соответствуют общей красоте столицы», а «их упрощенный до возможности рисунок, составляя приятную противоположность с тяжелыми, гранитными набережными, отличается своим оригинальным и вместе с тем превосходным стилем».

Силуэты большинства мостов пятикилометрового русла Мойки удивительно естественно и точно вписывались в местный ландшафт и разноплановый городской пейзаж.

Исторические мостовые сооружения реки Мойки благополучно дожили до XXI столетия благодаря постоянной заботе о них многих поколений отечественных специалистов.

Во второй половине XVIII столетия на месте нынешнего Инженерного замка находился деревянный Летний дворец императрицы Елизаветы Петровны, по повелению которой ее любимую резиденцию тогда соединили незамысловатым деревянным пешеходным мостом для перехода дочери Петра Великого в любимую резиденцию своего знаменитого бабушки – Летний сад.



Первый Инженерный мост

Главные ворота этого «парадиза» Петра Великого располагались непосредственно на противоположном берегу реки Мьи. Мост через будущую Мойку сооружали по проекту Ф.Б. Растрелли, и назвали «Летним переходным мостом». Его оригинальность заключалась тогда в том, что он стал первым крытым мостовым сооружением столичного города.

Через пятьдесят лет, при реализации многопланового проекта архитектора К.И. Росси по перепланировке района, прилегающего к площади Искусств и Михайловскому зам-

ку, по проекту инженеров П.П. Базена и Э.К. Клапейрона в 1828–1829 годах на месте старого деревянного соорудили новый однопролетный чугунный изящный мост, также названный первоначально «Летним». Как и мосты инженера В.И. Гесте, разработчика своеобразных чугунных мостовых сооружений, новый Летний мост через Мойку также состоял из полых чугунных секций, скрепленных болтами. В отличие же от ранее сооружавшихся сборных металлических мостов стены и днища чугунных секций, образующих пролетное строение Летнего моста, были прорезаны специальными проемами, значительно уменьшившими вес его свода.

Иным отличием Летнего чугунного моста стало то, что его конструкция опиралась на гранитные стены набережных Мойки и не имела устоев. Тротуары же для пешеходов, несущие небольшую нагрузку, вынесли за пределы проезжей части моста и надежно укрепили металлическими кронштейнами.

Его основные конструкции изготовили на двух столичных литейных предприятиях – в цехах Александровского чугунолитейного завода и мастерских машиностроительной фирмы Берда. Введенный в 1829 году в самом начале реки Мойки новый металлический мост переименовали в Инженерный, а начиная с 1832 года он стал официально называться Первым Инженерным.

В те времена это мостовое сооружение в длину составляло 20,05 м, при ширине пролета 9,5 м. Его новое название

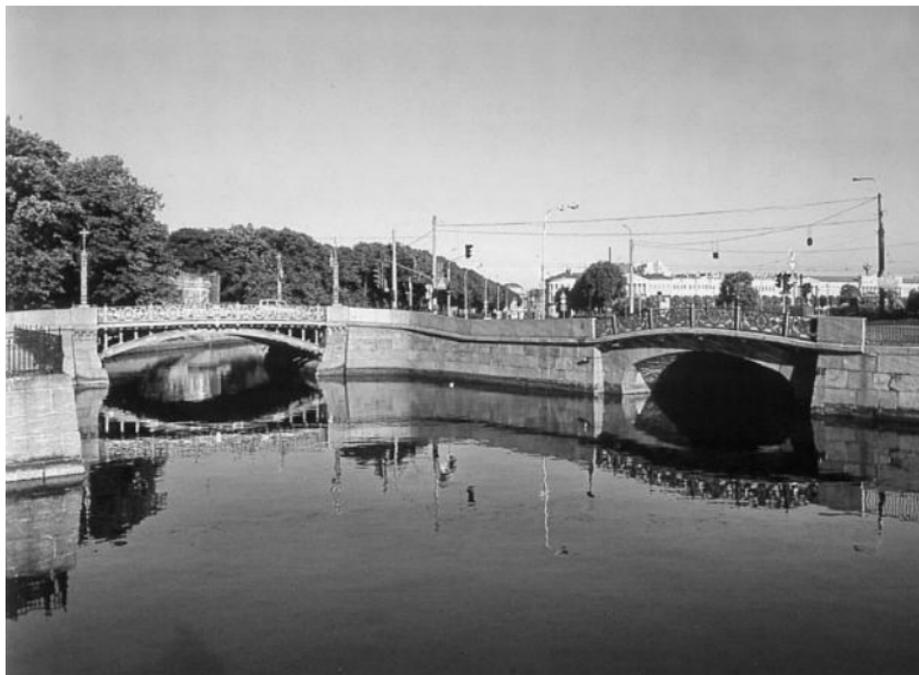
связано с одновременным переименованием резиденции императора Павла I – Михайловского замка в Инженерный (в 1823 году в помещениях Михайловского замка разместили Главное инженерное училище).

Уникальный мост кроме своих технических достоинств отнесен к числу ценнейших памятников отечественной архитектуры. Его боковые стенки украшены литыми чугунными щитами с изображением военных атрибутов – античных щитов и боевых шлемов.

Решетка, отлитая из чугуна по рисунку архитектора Л.И. Шарлеманя, являет собой набор старинных римских коротких копий-дротиков, соединенных между собой горизонтальными тягами. Устои решетки набережной Мойки представлены ликторскими пучками – символом власти представителей особой стражи в Древнем Риме. На них укреплены щиты и мечи с изображением головы горгоны Медузы, поверженной героем древнегреческого эпоса Персеем. Кстати, несколько раньше, в 1826 году, аналогичная решетка с подобным рисунком была установлена у южной границы Летнего сада, на левом берегу реки Мойки – на месте гранитных брустверов с орудиями, охранявшими резиденцию императора Павла I – Михайловский замок.

Первый Инженерный мост через Мойку достаточно интенсивно эксплуатировался более 120 лет, без капитального ремонта. В 1946 году техническая плановая комиссия обнаружила в нем целый ряд прогрессирующих дефектов,

связанных со значительной деформацией пролетного строения и просадкой мостовых опор. Движение по Первому Инженерному мосту тогда закрыли. Через пять лет состояние основных мостовых конструкций стало критическим и его признали угрожающим.



Нижне-Лебяжский и Первый Садовый мосты

В 1952–1954 годах по проекту ленинградского инженера Б.Б. Левина провели капитальные работы по реконструкции моста. Его чугунный массивный пролет тогда успешно заме-

нили металлической рамной системой со стальным ригелем и железобетонными «ногами». Опоры Первого Инженерного моста также капитально отремонтировали, укрепив в их основании добавочные наклонные сваи. После окончания работ мостовое сооружение вновь признали вполне пригодным для проезда по нему тяжелых грузовых машин. В 1955 году на нем полностью реставрировали все архитектурные детали и восстановили в прежнем виде старинные фонари и торшеры.

В 1820-х годах в связи с сооружением Михайловского дворца все прилегающие к нему территории подверглись основательной перепланировке. Садовую магистраль, доходившую в те годы лишь до Итальянской улицы, продолжили до Марсова поля. Вдоль южной границы Летнего сада проложили новый проезд к реке Фонтанке и построили Нижне-Лебяжий мост.

Каменный однопролетный Нижне-Лебяжий мост, облицованный финским гранитом, соорудили по проекту инженера П. Базена в 1835–1837 годах в месте впадения Лебяжьей канавки в реку Мойку. Длина этого сооружения составляла 19,55 м, ширина – 19,85 м. Первый же деревянный одноименный мост балочной системы построили на свайном основании в некотором отдалении от места сооружения его будущего каменного собрата. Деревянная переправа через Лебяжий канал напоминала известные мостовые сооружения арочного типа с пологим сводом и деревянными перила-

ми. Опоры и пролетное строение украшала также деревянная дощатая обшивка, раскрашенная под дикий камень.

Новый каменный мост передвинули к устью Лебяжьего канала и, начав стройку в декабре 1836 года, завершили ее через шесть месяцев. Мост получился однопролетным, арочным с кирпичным массивным сводом и опорами из бутовой кладки на свайных ростверках (нижней части мостового фундамента, распределяющей нагрузку на основание). Фасады каменного моста и его опоры облицевали гранитом.

Рекордные сроки возведения мостового сооружения стали тогда основанием для многочисленных шуток и острот в адрес горе-строителей, завершивших свою работу в духе: «Поспешишь – людей насмешишь!»

Дело в том, что сразу же после завершения строительных работ и снятия опалубки (кружал) кирпичный свод каменного моста дал трещину, заметно увеличившуюся на протяжении последующих шести лет. К 1842 году трещина стала больше на 25 см. Компетентная комиссия зафиксировала «раскрытие швов» в основании гранитных арок. Попытки ликвидировать дефект забивкой в раскрытые швы гранитных щек мостового сооружения специальных медных клиньев оказались безрезультатными. Через четыре года все забитые клинья разом выпали из гнезд, а кирпичный свод моста еще больше осел и стал интенсивно крошиться. Отдельные массивные кирпичные блоки начали срываться со стенок и падать в воду при любом незначительном сотрясении

массивной конструкции свода.

Проект основательной реконструкции разрушенного каменного Нижне-Лебяжьего моста подготовили к марту 1847 года. Через год строительные работы благополучно завершились, но через два года в кирпичном своде мостового сооружения вновь обнаружили нежелательные дефекты. Кладка по непонятным причинам стала вновь интенсивно разрушаться и частями обрушиваться в воду канала. С годами процесс разрушения моста нарастал и его состояние, по мнению технической комиссии, достигло опасной критической точки. В начале 1920-х годов Нижне-Лебяжий мост во избежание катастрофы закрыли для движения. Мосту снова срочно потребовался основательный ремонт. Теперь работы велись по проекту инженеров-мостостроителей Б.Ф. Васильева и А.Л. Саларева, заменивших в 1925 году кирпичный свод прочным железобетонным коробового сечения. Боковые поверхности сооружения облицевали плитами гранита, реставрировали его чугунные перила, сохранив их исторический вид и рисунок в ряду ажурных чугунных секций-панелей. Сегодня этот мост не только радует петербуржцев и гостей города своими формами и архитектурными деталями, но и обеспечивает довольно напряженную транспортную связь нескольких частей Северной столицы.

Ансамбль красивейших мостовых сооружений располагается на участке Инженерного замка, Марсового поля и Михайловского сада. Они гармонично сочетаются с гранитны-

ми набережными водоема и строгими очертаниями величественных зданий.

В «кильватерном строю» подобных переправ через реку Мойку помимо Первого Инженерного и Нижне-Лебяжьего мостов находятся также Садовый, Мало-Конюшенный, Театральный и Большой Конюшенный мосты.

Все они после перестройки в конце XVIII – начале XIX века стали однотипными и украсились красивыми фонарями, своим внешним видом резко отличавшимися от старых. Появились светильники самых разнообразных форм из стекла, а каркасы для фонарей стали ковать из железа. Фонари на мостах Мойки – уникальные произведения искусства и неизменные элементы архитектурного убранства набережных этого городского водоема. Из предмета сугубо утилитарного они превратились в архитектурные предметы малых форм, тесно связанные с окружающей средой. Подобная органичная связь архитектурного убранства окружающих исторических строений особенно проявлена в соседстве с Инженерным мостом и его фонарями, сооруженными в 1828–1829 годах в непосредственной близости от Инженерного замка. Этот мост и осветительные фонари на нем – своеобразный памятник Отечественной войны 1812 года, о чем убедительно свидетельствуют использованные для их оформления воинские доспехи и оружие – шлемы, щиты, копья и боевые топоры. По мнению создателей моста и его фонарей инженера П.П. Базена и архитектора К.И.

Росси, сооружения должны были напоминать последующим поколениям россиян о ратных подвигах соотечественников, «покрытых славою двенадцатого года». В гранитную прямоугольную опорную тумбу вмонтирован пучок из шести скрещенных боевых копий, перевитых посредине венком. На остриях копий укреплен красивый шестигранный застекленный фонарь.

Вблизи Инженерного замка можно видеть еще один мост через Мойку – Садовый, с фонарями и решетками, украшенными элементами воинского снаряжения. Всем казалось, что этот мост построен одновременно с Инженерным. Очень уж их фонари схожи друг с другом. И действительно, фонари – близнецы. Одинаковое основание фонарей – гранитный прямоугольник, схожие торшеры в виде связки из вертикально поставленных остроконечных копий с римским штандартом посредине.

Подобное архитектурное оформление Садовый мост получил в 1907–1912 годах, при его капитальной перестройке.

Первый же Садовый (бывший Михайловский) мост через Мойку возвели в 1710-х годах на месте пересечения реки с нынешней Садовой улицей. Тогда он был деревянным и имел подъемную среднюю часть, позволяющую пропускать шедшие по водоему мачтовые суда.

При сооружении на Мойке гранитных набережных в 1798–1810-х годах Первый Садовый мост перестроили в однопролетный, деревянный с каменными опорами. В 1835–

1837 годах через Мойку по Садовой улице построили однопролетный каменный арочный мост по проекту инженеров П.П. Базена, А.Д. Готмана и И.Ф. Буттаца.

В связи со значительным увеличением нагрузок на пролет каменного Садового моста (по Садовой улице через мост проложили трамвайные пути) архитектор Л.А. Ильин в 1907–1908 годах полностью перестроил его, заменив старый свод металлическими фермами и повторив архитектурные мотивы оформления чугунных мостовых сооружений первой трети XIX столетия – литые чугунные ограждения из круглых ажурных щитов и перекрещивающихся копий. По мнению краеведа Б.И. Антонова, «рисунок решетки перестроенного Садового моста повторял известные очертания нижней части ворот у здания Русского музея, спроектированных Карлом Росси». Построенный в традициях русского классического зодчества первой половины XIX века Садовый мост по праву входит в исторический ансамбль окружающих его памятников архитектуры и садового паркового искусства – Летнего и Михайловского садов, набережной Мойки и Инженерного замка. Сегодняшний Садовый мост, расположенный в створе одноименной улицы, имеет длину 33,8 м и ширину 20,4 м.



Второй Садовый мост. Дом Адамини

В 1876 году в створе проезда через Марсово поле, на северо-западной границе Михайловского сада, через Мойку перебросили однопролетный металлический мост на массивных чугунных сваях, по которому тогда наладили регулярное движение петербургской конки. Мост располагался напротив Садового моста, находящегося у противоположной границы садового участка, и был на девять метров длиннее своего старшего собрата. Его длина составляла 42,8 м, а ширина – 20 м. Его называли Вторым Садовым мостом.

В 1933 году это мостовое сооружение перестроили в трехпролетное деревянное для организации по нему трамвайного движения, кольцо которого тогда было на Конюшенной

площади.

В 1967 году Второй Садовый мост капитально переделали в соответствии с проектом инженера Е.А. Болтунова и архитектора Л.А. Носкова. Он стал однопролетным, с трехшарнирной железобетонной рамой и облицованными гранитом опорами. При разработке нового проекта авторы сумели придать внешний вид, типичный для объекта эпохи классицизма, оборудовав его соответствующими классическими торшерами «под старину» и литыми оригинальными перилами.

Существует одна небезынтересная историческая подробность установки на Втором Садовом мосту старинных металлических перил образца первой половины XIX века.

В 1814 году собрание Правительствующего сената приняло решение построить триумфальную арку для торжественной встречи в столице российской гвардии, победительницы наполеоновской Франции. Сооружение триумфальных ворот тогда доверили зодчему Дж. Кваренги, подготовившему проект однопролетной арки из дерева и алебаstra с фигурой воинов и крылатой богини Славы, венчающей победителей лавровым венком. Деревянные оштукатуренные ворота с декоративными воинскими деталями возвели очень быстро – за один месяц, в 180 метрах от реки Екатерингофки. Торжественная встреча воинов-победителей завершилась, площадь опустела, Триумфальные ворота со временем ветшали и постепенно разрушались. Через 10 лет они даже стали

представлять реальную угрозу для пешеходов и транспорта. Их решили снести, но генерал-губернатор М.А. Милорадович – участник войны с Наполеоном, сумел добиться у царя «высочайшего рескрипта», гласившего: «Триумфальные ворота на Петергофской дороге, в свое время наскоро из дерева и алебаstra построенные, соорудить из мрамора, гранита и меди». Проект подготовил зодчий В.П. Стасов. Новые (Нарвские) триумфальные ворота установили на Петергофской дороге, близ моста через речку Таракановку. После благополучного завершения строительных операций в 1833 году вокруг исторического памятника воинской славы производились работы по приведению старой Нарвской площади в должный порядок. По проекту реконструкции близлежащих участков и их последующего благоустройства ряд городских объектов подлежал сносу. Старую речку Таракановку тогда засыпали, а переброшенный через ее русло старинный мост разобрали и вместе с красивой, художественно оформленной решеткой с символами воинской славы сдали в переплавку. Однако авторы проекта перестройки и реставрации мостового сооружения в створе Марсового поля, осуществленного в 1967 году, сумели создать точную копию исчезнувшего моста через засыпанную часть реки Таракановки у Нарвских триумфальных ворот. Вид исторических перил воссоздали по старым фотографиям благодаря таланту литейщиков трамвайного парка им. М.И. Калинина. Теперь копия старинной утраченной решетки украшает реста-

врированный Второй Садовый мост вблизи строгой композиции нескольких мостов, объединенных под общим названием «трехколенный» мост.

Автор же подлинной решетки, установленной на мосту через речку Таракановку, к сожалению, остается неизвестным. По мнению компетентных специалистов допускается, что творцом этого шедевра вполне мог быть известный русский архитектор Василий Петрович Стасов – автор Нарвских триумфальных ворот.

Второй Садовый транспортный мост работал с полной нагрузкой, если не сказать более. За два года до начала XXI столетия бетон его настила катастрофически просел, появились дыры под трамвайным полотном. В процессе реконструкции и сложного капитального ремонта рабочие демонтировали все опасные аварийные элементы этого технического сооружения, усилили пролеты и мостовые балки, полностью восстановили его историческое обветшавшее убранство и 23 октября 1999 года завершили обновление моста.

В месте слияния Екатерининского канала и реки Мойки в 1829–1831 годах по проекту инженеров-мостостроителей Е.А. Адама и Г.М. Треттера был сооружен «трехколенный» мост, соединивший разделенные рекой и каналом территории. В исторической литературе он также назывался «трехаркным», «тройным» и «трехарочным».

Идею сооружения вблизи Императорских конюшен на Мойке подобного оригинального тройного моста-площади

приписывают столичному главному зодчему К.И. Росси. В те годы, в период окончания работ по прокладке Екатерининского канала и его истока из реки Мойки, существовало несколько проектов по возведению над этими водоемами новых мостов. Однако после споров и обсуждений специалисты все же остановились на наиболее технически надежном и архитектурно приемлемом для центра столичного города проекте «тройного моста». И действительно, этот прекрасный ансамбль до сих пор является уникальным архитектурным сооружением мирового значения, отнесенным к числу шедевров мостостроения. Раньше, до начала 20-х годов XIX столетия, в непосредственной близости от Царицына луга находились два деревянных подъемных моста: Мало-Конюшенный и Перво-Конюшенный. Последний, соединявший берега реки Мойки, в 1770-х годах стал именоваться Театральным, так как вблизи него, на Царицыном лугу (Марсовом поле), в те годы находился деревянный Вольный Российский театр, в котором, кстати, состоялись премьеры комедий Д.И. Фонвизина «Недоросль» и «Бригадир». Автор книги «Российского театра актеры» Кира Куликова писала: «Внешний вид театра был неказист. Стоял он, по указанию современников, на том же Царицыном лугу. В качестве новых русских артистов сюда были привезены воспитанники московского „Воспитательного дома“. Первая же немецкая театральная труппа, привезенная в Россию заводчиком и негоциантом Карлом Книппером, также участвовала в спек-

таклях этого театрального заведения».



Мало-Конюшенный мост. Акварель художника В. Пармонова

Екатерина II распорядилась перестроить здание довольно ветхого театра, и 10 октября 1781 года в нем прошел первый спектакль. В письме одного из современников сохранилось описание того, давно не существующего, театрального здания на Царицыном лугу: «Театр построен в новом роде, совершенно еще неизвестном здешнем крае. Сцена очень высокая и обширна, а зала, предназначенная для зрителей, образует три четверти круга...»

Со временем здание театра ветшало, постепенно разрушалось, зияло одиночными провалами и пустотами разломан-

ных дверных и оконных проемов. Охотник до военных парадов и смотров российский император Павел I, как-то проезжая на очередной смотр мимо старого театра, с раздражением спросил у своего адъютанта: «А это что за развалина?» и получил четкий ответ своего подчиненного: «Остатки театрального здания... Ваше Величество!» Глаза царя впились в побледневшего молодого офицера и Павел изрек свое решение: «К утру чтобы этого безобразия более здесь не было!» Распоряжение императора выполнили безоговорочно. Это произошло в 1797 году. Здание первого российского драматического театра снесли до основания, поскольку оно мешало приверженцу прусской военной муштры проводить строевые занятия и воинские парады на огромном Марсовом поле.

Возведенный в 1831 году «трехколенный» мост по существу является комбинацией двух современных мостов: Мало-Конюшенного (через реку Мойку) и Театрального (через Екатерининский канал). В комбинацию двух основных мостов включен также третий, ложный, или «фальшивый», мост, находящийся у здания Главных императорских конюшен. Его соорудили по чисто архитектурным соображениям. Арка, оформляющая его фасад со стороны Екатерининского канала, стала повторением очертаний соседней арки Театрального моста. Вместе они образовали симметричную красивую архитектурную композицию. Чугунные арки, составленные из отдельных секций (кессонов), скрепленных меж-

ду собой болтами, перекрывают пролет между гранитными устоями моста. Сооружая «трехколенный» мост, его строители умело использовали в конструктивном и декоративном отношении возможности, предоставляемые металлом. Литые чугунные ограждения мостов составляют непрерывный ряд коротких дроти́ков, украшенный накладными золочеными барельефами с изображением пальметт и масками головы горгоны Медузы. Дополнительную прочность перилам придают равномерно расставленные снаружи фигурные кронштейны.

Все металлические элементы моста изготовлены в Санкт-Петербурге и на Александровском Олонце́ком заводе.

Мало-Коню́шенный (через Мойку) и Театра́льный (через Екатери́нинский канал) мосты декорированы одинаковыми невысокими чугунными торшерами на прямоугольных гранитных полированных основаниях. Каждый торшер венчает чугунная чаша, в которую помещен матовый шарообразный светильник, накрытый чугунной крышкой. Считается, что проект оформления этих двух замечательных мостов выполнил сам Карл Иванович Росси в 1824 году.

Установленные в 1831 году фонарные столбы первоначально были достаточно высокими, но после нескольких падений с них в воду фонарщиков генерал-губернатор столицы П.К. Эссен обратился с просьбой в Главное управление путей сообщения – «укоротить фонари на мосту». Было принято особое обращение к проектировщикам «не делать мо-

стовые фонари столь высокими, ибо они превращают работу фонарщика в опасное занятие: недавно один из них, зажигая фонарь, не удержался и упал в Мойку». Замечание учли и фонарные столбы на Большом и Мало-Конюшенном мостах переделали.

Время и события начала XX века наложили отпечаток на архитектурное оформление Мало-Конюшенного и Театрального мостов. Большинство перильных ограждений, их орнаменты, маски и пальметты были частично повреждены, частично исчезли, фонари на мостах утрачены. В 1936 году, во время капитального ремонта мостов, их проезжую часть покрыли диабазом, тротуары асфальтировали и отделили от проезжей части довольно высоким поребриком.

В 1953 году на мостах по проекту архитектора А.Л. Ротача полностью восстановили торшеры, фонари и решетки ограждений. В 1999 году оба старинных моста отремонтировали, работами руководил инженер-мостостроитель Б. Брудно.

Длина Мало-Конюшенного моста через реку Мойку 33 м, ширина – 15,62 м. Длина Театрального моста через Екатерининский канал равняется 23 м, а ширина – 15,5 м.

Этот мост по-прежнему является уникальным сооружением и прекрасно вписывается в исторический ансамбль центра Санкт-Петербурга. В настоящее время он находится под охраной государства как архитектурный памятник первой половины XIX века.

В створе восточной части Конюшенной площади распо-

ложен построенный через Екатерининский канал в 1907 году Новоконюшенный мост. В период с 1907 по 1917 год он носил название моста Храма Вознесения Господня, начиная с 1917 года официально числился мостом-перекрытием. В мае 1975 года по решению Ленгорисполкома мост стал называться мостом Гриневицкого, в честь террориста партии «Народная воля» убийцы императора Александра II. Современное же название мост получил лишь в январе 1998 года.

Длина Новоконюшенного моста составляет 21 м, ширина – 34,4 м. При постройке в 1907 году металлический пролет моста оборудовали изящной фигурной решеткой. В 1967 году чугунный пролет заменен железобетонным.

В самом начале XVIII века через Мойку на стыке с Мошковым переулком перебросили деревянный мост. В то время набережная правого берега реки Мойки от Царицына луга до Мошкова переулка в народе именовалась Греческой, да и сам деревянный мост через водоем тогда назывался Греческим. Необычное наименование объяснить нетрудно, тогда на северном берегу реки Мойки располагалась небольшая слободка, заселенная греками, неплохими мастеровыми Адмиралтейской верфи. Упомянутый же Мошков переулок пролегал от Дворцовой набережной до реки Мойки. Официальное название переулка утвердили в 1746 году. Оно связано с именем сына денщика Петра Великого гофинтенданта императрицы Екатерины I Петра Ивановича Мошкова, получившего здесь солидный земельный надел и построивше-

го на нем барский особняк со службами.

В царствование императрицы Елизаветы Петровны балочный деревянный Большой Конюшенный мост обшили досками, раскрашенными под дикий камень. Его ограждениями в те годы являлись массивные деревянные балясины, закрепленные между солидными, деревянными же прямоугольными стойками. Б.И. Антонов в своей книге пишет, что проектировщиком и строителем этого, одного из первых деревянных мостов в новой столице в 1753 году являлся голландский строитель Герман ван Болес.

В 1828 году известные российские инженеры-мостостроители Е.А. Адам и Г.М. Треттер вместо деревянного Большого Конюшенного спроектировали и возвели новый однопролетный мост из чугунных тубингов. 6 декабря 1828 года обновленный Большой Конюшенный мост торжественно открыли для движения по нему пешеходов и гужевого транспорта.



Большой Конюшенный мост. На левом берегу – Императорские конюшни

Б.И. Антонов приводит оценки нового моста через Мойку и его техническую характеристику, данную при завершении всех видов работ по его реконструкции одним из авторов проекта Е.А. Адамом: «...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, фриз, кронштейнов, решеток и пр., то справедливость требует, чтобы я засвидетельствовал... отличное искусство, с которым оные отлиты в казенном литейном заводе...»

Сохранившийся до нашего времени Большой Конюшенный мост является по своей сути однопролетным арочным

сооружением. Его чугунная арка надежно закреплена на береговых устоях, облицованных тесаными гранитными блоками правильной формы. Основанием для них служат деревянные ростверки – нижняя часть фундамента моста, распределяющая нагрузку на свайное основание.

В его декоративном оформлении широко использовано художественное чугунное литье. Закрытые металлическими листами щековые поверхности чугунных арок украшены растительным орнаментом.

В рисунке чугунных перил и ограждений преобладают часто расставленные дротики с накладной металлической арматурой из переплетенных венков, пронзенных копьевидными шестами с острыми наконечниками.

В 1935 году, по проекту инженеров М.И. Жданова и А.Д. Саперштейна Большой Конюшеный мост усилили – над его чугунным сводом тогда уложили дополнительный железобетонный свод, позаботившись о сохранении внешних первоначальных форм старинного моста.

И наконец, в 1951 году под руководством архитектора А.Л. Ротача провели целый комплекс реставрационных работ, касающихся торшеров, фонарей и решеток ограждения этого моста-ветерана на реке Мойке.

Следуя сегодня от Большого Конюшенного моста по правому берегу водоема, вниз по его течению реки, вы обязательно перейдете через один из трех мостов Зимней канавки – Второй Зимний мост. Он переброшен на правом берегу

Мойки и является фактическим продолжением ее набережной.



Второй Зимний мост. Слева – дом Аракчеева

В 1964 году взамен незатейливого деревянного пешеходного перехода, выделяющегося своей непрезентабельностью в ансамбле придворных строений, расположенных в непосредственной близости к Дворцовой площади, возвели прекрасный железобетонный мост с красивой гранитной облицовкой. Авторы этого проекта – инженер-мостостроитель В.С. Ксенофонтов и зодчий Л.А. Носков, сумевшие блестя-

ще стилизовать его облик (гранитные парапеты, рустованный замок и форму арки) под стиль конца XVIII – середины XIX столетия – пору возведения через Зимнюю канавку Эрмитажного и Первого Зимнего мостов.

Палитра «цветных» мостов реки Мойки

Выше уже упоминалось, что Мойка является единственной рекой Санкт-Петербурга, через которую перекинuty мосты, имеющие «цветные» названия. Их возвели разные специалисты, в разное время. Это Желтый (ныне Певческий) у Дворцовой площади, Зеленый (позднее Полицейский) на углу реки Мойки и Невского проспекта, Красный – на пересечении Гороховой улицы с набережной Мойки и наконец, самый широкий мост нашего города Синий – на Исаакиевской площади.

Свои «цветные» названия они получили в соответствии с постановлением Комиссии о Санкт-Петербургском строении в 1738 году. Это распоряжение неукоснительно выполнили, и выкрашенные в яркие веселые цвета мостовые сооружения через реку Мойку служили тогда для ориентации столичных обывателей и иностранных гостей столицы. Три цветных моста на Мойке по-прежнему сохраняют названия, данные им по повелению императрицы Анны Иоанновны в 1738 году, и считаются «цветными». Сегодня Зеленый, Красный и Синий мосты регулярно окрашиваются в свои «фамильные» цвета.

Пройдя через Второй Зимний мост и следуя дальше по набережной Мойки, вы увидите, что у Дворцовой площади, а точнее у бывшей площади Гвардейского штаба, реку пере-

секает довольно широкий Певческий мост (его ширина составляет более 70 м) с удивительными перилами и их заградительными металлическими решетками в виде изящного, замысловатого кружевного рисунка.

Певческий (Желтый) мост связывает набережную Мойки с Дворцовой площадью. Отсюда открывается величественная перспектива главной площади Северной столицы – Дворцовой, с ее уникальными зданиями и памятниками: Адмиралтейство с его золотым шпилем, Зимний дворец, здание Главного штаба и триумфальный монумент победы России в Отечественной войне 1812 года – громадная каменная Александровская колонна (общей высотой 47,5 м, установленная на пьедестале без всякого крепления).



Певческий мост. Дворцовая площадь. Акварель художника В. Парамонова

В этом месте реки Мойки на ее берег выходят боковой фасад здания Главного штаба и часть служебного корпуса Министерства иностранных дел.

Название моста обусловлено его местоположением в непосредственной близости от находящейся здесь Певческой капеллы.

Широкий Певческий мост фактически является продолжением Дворцовой площади. Это мостовое сооружение и здания, окружающие центральную площадь Санкт-Петербурга, хотя и были построены в разное время разными зодчими, ныне составляют единый уникальный архитектурный ансамбль.

История существующего Певческого моста восходит к 30-м годам XIX столетия – времени окончательного архитектурного формирования Дворцовой площади столичного города. В период 1818–1829 годов все старые дома, возведенные здесь ранее в полном соответствии с генеральным проектом зодчего К. Росси, снесли, перестроили в единый ансамбль зданий Главного штаба и министерств на набережной Мойки. Возведенная по проекту Росси величественная Триумфальная арка объединила все строения Дворцовой площади в одно целое. Для церемониального прохода гвардейских полков, участвовавших в торжественном открытии монумента Александровской колонны в 1834 году по проекту архитектора О. Монферрана, на Дворцовую площадь че-

рез Мойку перебросили деревянный мост. Его устои и перила тогда выкрасили в яркий желтый цвет. Некоторое время в официальных документах столицы он назывался Желтым мостом. Мост возводился как временный, но проходили годы, а его не сносили и не делали попыток соорудить вместо примитивной переправы долговечное мостовое сооружение по новым технологиям с обликом, соответствующим ансамблю Дворцовой площади.

В числе первых государственных российских деятелей, обратившихся с рапортом на имя императора Николая I о замене старого деревянного Желтого моста капитальным металлическим сооружением, был министр финансов граф Е.В. Канкрин. В письменном обращении к царю он предложил соорудить на месте старого Желтого моста новый металлический, во всю ширину Дворцовой площади, сократив при этом ширину реки Мойки до 17 м. Техническая комиссия, в составе известных архитекторов В.П. Стасова, Д. Адамини и инженер-полковника Е.А. Адама, подтвердила, что «ширину отверстия нового моста целесообразно довести до десяти саженей, при условии принятия надлежащих мер, исключающих просадку фундаментов зданий, стоящих на набережной Мойки». Николай I утвердил предложенный ими проект Певческого моста и определил сроки и порядок его сооружения. Одновременно с этим царь своим указом уточнил перечень основных заводов-изготовителей и поставщиков необходимых деталей и различных приспособлений для

сооружения нового металлического моста на Мойке.

27 июля 1839 года столичная газета «Северная пчела» с восторгом писала: «В прошедшую субботу 22 июля происходила торжественная закладка Певческого моста на Мойке, у Дворцовой площади между зданиями Гвардейского штаба и Министерства иностранных дел. Мост сей безусловно 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».



Рисунок решетки Певческого моста

К строительству нового моста приступили в 1839 году и завершили работы в 1840 году. Мост в соответствии с его соседством со зданием Придворного Певческого корпуса, а

позже Певческой капеллы официально назвали Певческим. Николай I выразил желание лично опробовать крепость нового мостового сооружения. 24 ноября 1840 года, в три часа дня, царский экипаж торжественно пересек Мойку по Певческому мосту. Император остался весьма доволен новым городским объектом и дал милостивое разрешение на его постоянную эксплуатацию.

Петербургские газеты тогда писали, что «новый однопролетный арочный мост, возведенный по проекту инженера-мостостроителя Е.А. Адама вместо деревянного „Желтого“ моста, состоит из чугунных коробок (кессонов), скрепленных между собой металлическими болтами и гайками. Устои моста – каменные, облицованные гранитом, возведены на свайных ростверках. В качестве перильных ограждений на новом Певческом мосту установлены литые чугунные решетки, поистине „сказочной красоты“». К сожалению, автор этого «чуда» остался до сих пор неизвестен. Современники полагали, что создателем проекта замысловатого кружевного чугунного рисунка перильных мостовых ограждений мог быть либо В.П. Стасов, либо К.И. Росси.

Сложный и весьма изящный завораживающий рисунок перил Певческого моста изготовлен не по рисункам автора проекта инженера-мостостроителя Адама, а по совершенно иным художественным наброскам. Это был, по мнению экспертов тех лет, «мастерски выполненный рисунок, сочетавший растительный и геометрический орнаменты с набо-

ром колец единого диаметра». Решетка Певческого моста вызывала у всех искреннее восхищение филигранной работой неизвестного художника, кружевной рисунок которого отличался великолепными пропорциями, тончайшей проработкой всех деталей и их строгим сочетанием.

«Художественная газета» осенью 1840 года писала о новом мостовом сооружении вблизи Дворцовой площади: «Этот мост по своей легкости и изяществу соответствует общей красоте столицы... Его упрощенный до возможности рисунок, составляя приятную противоположность с тяжелыми, гранитными набережными, отличается своим оригинальным и вместе с тем превосходным стилем». Одновременно с введением в строй Певческого моста рабочие завершили строительство здания Штаба гвардии, возведенного по проекту зодчего А.П. Брюллова на участке снесенного здания, в коем происходило строевое обучение солдат, – старого экзерциргауза. Эти два объекта окончательно завершили формирование восточной границы Дворцовой площади и центрального участка набережной реки Мойки. Легкий, ажурный силуэт Певческого моста гармонично вписался в общую панораму главной столичной площади – Дворцовой.

Вместе с тем для многих осталась непонятной причина отсутствия на Певческом мосту осветительных фонарей, предусмотренных автором его проекта и даже утвержденных Николаем I, их нет до сего времени.

Небезынтересно также заметить, что сразу же после вво-

да в строй этого мостового сооружения на Мойке Певческий мост стал «головной болью» его создателей и членов городской управы в связи с регулярным исчезновением с этого ответственного и сложного технического объекта крепежных деталей (болтов и гаек), соединяющих между собой чугунные блоки и наиболее важные узлы моста.

Оперативное расследование установило, что болты и гайки Певческого моста почему-то особенно приглянулись местным обывателям округа, открывшим настоящий сезон охоты на них для своих хозяйственных надобностей. Только за один год после открытия моста местные умельцы отвернули 50 металлических болтов и 27 огромных гаек, скрепляющих узлы этого сооружения на Мойке. Причем при их допросе было установлено, что подобные «террористические» операции проводились ими «без какого-либо дурного умысла» и они совершенно не представляли себе всех возможных трагических последствий своих деяний. В общем, как в рассказе А.П. Чехова «Злоумышленник».

Полиция Петербурга оперативно разыскала и строго наказала всех виновных, предотвратив тем самым дальнейшие хищения крепежа мостового сооружения.

Почти через сорок лет Певческий мост вошел в историю одного из очередных неудачных покушений на российского императора Александра II. 2 апреля 1879 года в непосредственной близости от него была совершена повторная попытка убийства «царя-освободителя» по приговору русской

террористической организации «Земля и воля».

В 1878 году в России и ее столице происходит целый ряд политических убийств и открытых вооруженных столкновений полиции и революционеров-террористов. Утром 2 апреля 1879 года государь возвращался с очередной прогулки по столице, не спеша перешел Певческий мост и на набережной правого берега реки Мойки встретил человека, вежливо поклонившегося ему. Этот прохожий, его облик и выражение лица показались императору весьма необычными. Именно это заставило царя обернуться. Увиденное, по-видимому, испугало царя, ибо прохожий направил на него тяжелый боевой револьвер. По рассказам очевидцев, государь даже несколько раз прокричал: «Спасите меня!» и на его призыв из комендантского подъезда якобы выскочил гренадер дворцовой роты, повалил стрелявшего человека на землю и связал ремнем. Позже в народе судачили, что фельдфебель, спасший царя, произведен в офицеры. Другие приписывали факт спасения царя некоему жандармскому офицеру, сбившему преступника наземь и обезоружившему злодея.

Александра II доставили во дворец, где он побеседовал в Белом зале с собравшимися там поданными. Десятиминутное непрекращающееся «ура» в зале, восторг и слезы радости на глазах подданных царя.

На допросе цареубийцы в доме градоначальника на Гороховой улице выяснилось, что в тот день у Певческого моста на императора Александра II неудачно покушался тер-

рорист, член революционной организации «Земля и воля» А.К. Соловьев, 30 лет, по профессии учитель, недовольный существующим порядком в стране и методами ее управления. Ежедневной слежкой за царем террорист досконально изучил привычный маршрут его утренних пешеходных прогулок и устроил засаду у Певческого моста на Мойке.

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.