

Содержание

Предисловие. Мосты из сказки	6
XVIII век. «В гранит оделася Нева...»	12
Образцовые мосты	22
«Твоих оград узор чугунный...»	36
«Мосты повисли над водами...»	62
Герой преступлений и наказаний	76
Прямой Крюков канал	100
Нева	107
Первые переправы на Неве	109
Ожерелье Невы	119
Воплощение моста-призрака	128
«Французская красавица»	133
Большой Охтинский мост и история про «невский Титаник»	141
Дворцовый мост	148
Блокада	156
XXI век	161
Послесловие	171
Список литературы	173

Предисловие. Мосты из сказки

Мост — одно из древнейших функциональных технических сооружений, которое строилось для того, чтобы избежать падения в пучину или пропасть, обойти стихию стороной, покорить ее или просто соединить берега быстротечных, а может, и спокойных рек. Будучи простой необходимостью, мост прочно вошел в жизнь и в сознание людей не только как символ сближения, объединения, но и как созидательный образ.

К мифологии, фольклору или религии какого бы народа мира вы ни обратились, вы обязательно встретите мосты. Чаще всего они соединяют миры живых и мертвых, или мир людей и божеств, или других нечеловеческих существ. В скандинавской мифологии мост Биврес (Бифрост) соединяет Мидгард — срединный мир людей, и Асгард — небесный город богов. В японском мифе боги Идзанаки и Идзанами сотворяют землю, стоя на мосту-радуге. В славянской мифологии тоже встречается образ радуги, а также Млечного пути, как моста, ведущего на небо. Калинов мост через реку Смородину связывает царство людей с inferнальным миром чудовищ.

В зороастризме души умерших должны пройти по мосту Чинват (мост Разделения). Считалось, что он был создан из лучей света,

проходил над пропастью или водной преградой и вел к подножию Судной Горы.

В христианстве в видении апостола Павла предстает «узкий, как волос», мост, соединяющий наш мир с Раем. Подобным образом в христианских традициях грешники, не сумев пройти по мосту, падают в Ад, так как «тесны врата и узок путь, ведущий к жизни, и немногие находят их» (Матф. 5:14).

Проход по мосту либо сам по себе был испытанием, либо сопровождался всевозможными трудностями и препятствиями. Например, по ирландскому мосту Утеса могли пройти только самые сильные и мужественные, под недостойными проходящими мост проваливался.

Строительство мостов представлялось чем-то магическим и обязывало призывать высшие силы для помощи в их создании. Во многих странах существуют легенды об участии демона в постройке прочных и устойчивых мостов: мост Ракоцбрюке в Германии; мосты Дьявола: в Болгарии через реку Арда, в Уэльсе над крутым оврагом, в Мадриде через реку Льобрегат; мост Магдалины в Италии через реку Серкио. Легенды об этих и многих других переправах гласят, что люди, не справляясь со сложной задачей возведения мостов, призывали на помощь для завершения строительства дьявола. Чаще всего в этих легендах дьявол просил взамен душу первого, ступившего на мост, и люди отправляли пройти по построенной переправе разных животных (козла, кошку, собаку...), что злило дьявола, но мост уже был завершен, и уговор выполнен.

В советском мультфильме 1979 года «Волшебное кольцо» главный герой Ванька получает в дар волшебное кольцо, к которому привязаны три человечка, исполняющие желания. За одну ночь эти помощники строят для Ивана хрустальный мост. Подобный сказочный сюжет встречается в фольклоре разных стран Европы и Азии и, скорее всего, имеет древнеиндийские корни. Да что говорить о древних сказках и легендах, если в наше время, в XXI веке, находятся чудаки, считающие, что весь Петербург выкопан из-под земли. (Неосомненно, это домыслы тех, кто мало понимает вклад великих мастеров, участвовавших в строительстве Петербурга на протяжении

XVIII–XIX веков.) И все же мифы и легенды о мостах заставляют нас с большим уважением и трепетом относиться к инженерам-мостостроителям, претворяющим сказку в жизнь.

Конечно, вряд ли об этом размышлял Петр I, когда решил заложить новый город на берегах Невы. Думал ли он, что мосты станут одной из главных особенностей Петербурга? И все же здесь прослеживается некая сакральность: Петр I строил Петербург как свой «парадиз» (рай на земле), и мостостроители города порой должны были совершать чудеса, изобретая и воплощая проекты невероятных по красоте и мощи мостов, которые возводили в этой непростой местности. Существует легенда, что сам Петр хотел, чтобы жители города вместо дорог использовали водные магистрали, то есть передвигались по рекам и каналам Петербурга на разных судах. Считается, что поэтому Петр запрещал строить мосты, ведь они мешали бы проходу кораблей под их сводами. Как бы там ни было, пока еще не найдено ни одного указа тех времен, где бы говорилось о запрете строительства мостов. А вот указы о сооружении и последующем их обслуживании были. Буквально с первых лет существования города его сопровождали и украшали разные мосты. Можно сказать, что сейчас они служат не просто переправами, а еще и «временными порталами» — пересекая их, мы зачастую попадаем из одного века в другой, оказываясь окруженными архитектурой XVIII, XIX, XX веков.

Поэт и литературный критик XIX века Аполлон Григорьев в одном из очерков в 1844 году писал:

«Кроме улиц, в Петербурге есть много весьма замечательных мостов. Низший класс петербургского общества очень любит мосты. Прислонив ко всем четырем углам их разные отрасли мелкой промышленности, он иногда по целым дням проводит у этих мостов, беседа с земляками, наблюдая за прохождением барки под мостами или просто живописно облокотясь на перила и поплеывая в воду, для собственного удовольствия, в продолжение нескольких часов сряду. Мост для русского мужика то же, что был форум для римского.»

«Легендарным» в Петербурге можно назвать почти любой мост. Ведь с каждым из них связана какая-либо история или легенда, а зачастую удивительна сама судьба возникновения и дальнейшего существования тех или иных переправ. О точном количестве мостов в городе можно долго спорить. В разных источниках приводятся разные цифры: от 342 мостов до 800. На техническом содержании Санкт-Петербургского бюджетного учреждения «Мостотрест», которое осуществляет обслуживание и ремонт мостов, на состоянию 2022 года находится 443 моста. Известно, что Санкт-Петербург занимает 5-е место по количеству мостов в мире после Гамбурга (2500 мостов), Берлина (1700 мостов), Амстердама (1500 мостов) и Венеции (800 мостов). Здесь мы расскажем лишь о некоторых из них. Возможно, какие-то не столь знамениты, но все они достойны внимания.





XVIII век. «В гранит оделася Нева...»

Уже в 1703 году в зарождающемся городе появляется первый наплавной деревянный мост у Заячьего острова для доставки строительных материалов при постройке крепости «Санкт-Питербурх». Именно так, на немецкий манер, она называлась изначально, то есть город Святого Петра. Позже ее переименовали в честь Святых апостолов Петра и Павла, а прежнее название перешло к названию самого растущего вокруг крепости города. А в 1707 году на Неве, близ впадения в нее реки Охты, был возведен мост на плавучих опорах, который, правда, просуществовал там совсем недолго и, судя по всему, носил военно-стратегический характер.

Появлялись мосты и на противоположном берегу, где уже в первом десятилетии XVIII века строились Адмиралтейство, Зимний Дворец Петра I, Почтовый двор, дома высшего морского начальства и дома корабельных мастеров.

Первые мосты были не просто деревянными, но и разводными. На первом рукотворном канале города Зимней канавке (она получила название как раз по Зимнему Дворцу Петра I) на месте нынешнего Эрмитажного моста в 1720 году по проекту голландского мастера Хармана ван Болеса таковой и был построен. Этот же мастер создавал первый «шпиц» Адмиралтейства, с яблоком и корабликом.

Харман (Герман) ван Болес
нидерл. Harmen van Bol'es
1683(9) – 1764

Голландский, российский плотник, мастер по постройке шпилей. Родился в Амстердаме. С 1711 года и до окончания своих дней прожил в Санкт-Петербурге. Участвовал в строительстве огромного количества объектов. В одном из прошений на имя Петра I он писал: «Обретаюсь я у работ вашего величества в Санкт Питербурхе у гошпитали, в Летнем доме вашего величества, у водовозных башен и у Исаакиевской церкви, в Санкт Питербургской фортификации у Петропавловской церкви и вашего конюшенного двора. Также бываю у работ вашего величества в Петергофе, в Кронштадте и у прочих работ, где мне быть повелевают».

Работы ван Болеса:
– постройка деревянного моста-акведука к Летнему саду (на месте Пантелеймоновского моста);
– фонтаны Летнего сада: ▶



Перестроенный Андреем Захаровым, шпиль Адмиралтейства и по сей день остается одним из символов города.

Мост же на месте впадения Зимней канавки в Неву был трехпролетным балочным на свайных опорах. Средний разводной пролет — двукрылый — раскрывался вокруг горизонтальных осей при помощи рычагов — «журавлей» и зубчатых колес. По подобному образцу в XVIII веке строились мосты также на других малых реках и каналах города. Причем некоторые были разводными, как здесь, а у некоторых в центре был небольшой проем для пропуска мачт.

Так как Петр I желал, чтобы жители города передвигались больше по воде, в 1717 году архитектором Г.-И. Маттарнови на набережной реки Фонтанки, напротив Летнего сада, строится Партикулярная верфь, или, проще говоря, гражданская. Здесь производили суда

- ▶ – перестройка Аничкова моста;
- шпиль Исаакиевской церкви;
- шпиль на здании Адмиралтейства;
- шпиль Конюшенного двора;
- шпиль Петропавловского собора;
- шпиль Симоновской церкви;
- строительство деревянных Синего и Красного мостов на реке Мойке;
- перестройка Екатерингофского дворца;
- строительство и ремонт мостов на разных реках и каналах;
- руководство работами по укреплению набережных.

для обычных жителей Петербурга. Первый историк города А. Богданов писал об этом:

«*Петр Великий в отвращение роскоши, издерживающей на кареты и лошадей великое число денег, а заохочивая здешних жителей к водной покойной и меньше убыточной езде, и желая уподобить Петербург Венеции, повелел заготовить довольно число шлюпок и оные раздать всем знатным особам для их домовой езды, также коллегиям и концеляриям для езды тех мест членам и служителям в присутственные свои места, которые суда розданы были безденежно, для обзавождения на первый случай*»

Впоследствии Партикулярная верфь занималась контролем и обслуживанием всех перевозов и мостов в городе. Можно сказать, что это предприятие было неким прообразом нынешнего «Мостотреста», в ведомстве которого находится большинство имеющихся на данный момент мостов в Санкт-Петербурге; отличие было лишь в том, что верфь отвечала не только за переправы над водой, но и за движение по ней. Предприятие это также взимало пошлину за проезд по Неве и ее рукавам, Большой и Малой Невкам, а позже собирала «мостовые деньги», в том числе за проезд и проход по наплавному Исаакиевскому мосту. Собранные средства шли на ремонт перевозных пристаней и быстро ветшающих деревянных мостов, некоторые из которых со временем сменялись на более прочные. Партикулярная верфь же к 1780-м годам была упразднена (на ее месте построили соляные и винные склады), а обслуживание мостов перешло в ведомство городской полиции. К этому времени в Петербурге уже начали строить мосты не из дерева, а из камня.

В 1760-х годах начались работы по обустройству гранитных набережных Невы. Одновременно с набережными создавались и мосты. Один из них, известный нам сейчас как Эрмитажный, был в числе первых. Вместе с ним в ходе строительства Дворцовой набережной были возведены также Нижне-Лебяжий мост через Лебяжью канавку, каменные мосты на Красном канале (позже был засыпан) и Прачечный — через реку Фонтанку (он стал первым трехпролетным каменным мостом в городе).

Прачечный мост

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОСТА:

Автомобильный мост через реку
Фонтанку;

Материал: каменный;

Общая длина: 40,9 м;

Ширина: 20,6 м.



● Фотография А. Евстафьева

Отличала эти мосты «горбатость», то есть дугообразность силуэта. Таким образом создатели органично вписали их в общий ансамбль набережной и спусков на ней. На самом старом отрезке от Зимней канавки до Мраморного дворца можно увидеть, что каждые 125 метров гранитная стенка набережной прерывается полукруглыми спусками, на некоторых сохранились выгравированные даты «1764», «1766», «1767» — это и есть время постройки набережной.

Ведутся споры по поводу того, кто руководил работами по облицовке гранитом нынешней Дворцовой набережной, а стало быть, и был автором мостов. Долгое время считалось, что это был архитектор Юрий Матвеевич Фельтен, его причастность предположил художник и реставратор начала двадцатого века И. Э. Грабарь. Впоследствии были найдены документы, где в связи с данными работами было указано имя архитектора Жана-Батиста-Мишеля

Валлен-Деламота. Но более точным оказался обнаруженный протокол Канцелярии от строений 7 сентября 1762 года, который гласил: «... господин коллежский советник Игнати Росси которой по способности ево проэкт тому берегов и мостов строению и смету сочинял».

10 сентября 1762 года Игнатий Росси был назначен руководителем «Конторы строения по Неве реке каменного берега» — согласно этим сведениям, он и был автором проекта набережной и мостов.

С конца XVIII века до 1828 года переправа на Зимней канавке называлась Дворцовым, или Зимнедворцовым, мостом. С 1829 года, благодаря соседству со зданием Старого Эрмитажа и Эрмитажного театра, переправа получила соответствующее название — Эрмитажный мост, каким мы знаем его и сейчас. Мост этот уже давно входит в одну из самых красивых панорам города — панораму Дворцовой набережной и Зимней канавки. Несчетное количество изображений моста можно увидеть на картинах разных художников, герои многих книг и фильмов проходят по его граниту, редкий турист, да и житель Петербурга откажется сделать здесь памятное фото.

Игнатий Росси

итал. Ignacio Lodouico Rossi
1706–1780

Швейцарский, российский архитектор, скульптор-декоратор. Был родом из италяязычной области Швейцарии – Тичино, потомственный резчик по камню, впоследствии стал скульптором-декоратором. С 1724 года работал в команде Доменико Трезини – первого архитектора Петербурга.

Работы:

- декор «Петровского зала» Двенадцати коллегий;
- декоративная лепка Симеоновской церкви;
- оформление павильона «Грот» в Царском селе;
- участие в работах по постройке корпусов Александро-Невской лавры;
- руководство и составление проекта обустройства Дворцовой набережной и мостов на ней.



Эрмитажный мост

Пожалуй, самая известная литературно-музыкальная история связана с героиней, давшей второе, неофициальное название этой переправе — Лизин мостик. В опере «Пиковая дама» герои Герман и Лиза встречаются на Зимней канавке, и Лиза с Эрмитажного моста бросается в воду.

Повесть овеяна множеством тайн и легенд: А. С. Пушкин взял за основу историю княгини Натальи Петровны Голицыной, знавшей некий секрет трех карт и раскрывшей его своему проигравшемуся

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОСТА:

Автомобильный мост через Зимнюю канавку;

Материал: железобетонный, облицованный гранитом;

Общая длина: 12,2 м;

Ширина: 28,1 м.



● Фотография А. Евстафьева

внуку. Считается, что и П. И. Чайковский неслучайно включил трагический эпизод в оперу, ведь в повести А. С. Пушкина судьба героини заканчивается не так печально. Якобы Петр Ильич прочитал в одной из газет среди криминальных сводок историю о девушке, обманутой офицером и утопившейся в Зимней канавке. Скорее всего, это лишь легенда. Композитор сочинял оперу, находясь во Флоренции, и, кстати, сделал он это всего за 44 дня. Либретто к ней было написано его братом Модестом, и финал изменен по законам романтической оперы.

Такой же дугообразный и дополняющий панораму канавки — мост, следующий за Эрмитажным. Когда-то он назывался Преображенским (в середине XVIII века на набережной Зимней канавки квартировал Преображенский полк). Позже мост стали называть Миллионным, так как он проходит по оси Миллионной улицы. Когда Миллионная улица была Немецкой и там же располагалась немецкая слобода, то и мост называли Немецким. Сейчас же это 1-й Зимний мост.

Интересна история его появления на Зимней канавке: изначально мост был переброшен через Красный канал, который, так же как и Зимняя канавка, был рукотворным и протекал вдоль Марсового поля (тогда еще Царицына луга). Позже канал был засыпан, а мост решили не просто разобрать и приспособить его гранитные блоки для других нужд, как это чаще всего происходило, а перенести. В одном из объявлений в «Санкт-Петербургских ведомостях» 1780 года сказано:

«Ежели кто пожелает подрядиться лежащий через красный канал мост разобрать и по разборке камень перевезть, а вместо оного сделать по прямой линии каменной берег, также чрез зимний канал вместо деревянного каменной мост вновь построить...»

Подобные объявления печатались неоднократно, в итоге был найден подрядчик, желающий произвести данные работы. Перенос моста на Зимнюю канавку по Миллионной улице был произведен в 1783 году, где и находится по сей день.



● Фотография К. Дворцовой

1-й Зимний мост

Вместе с построенным в XX веке вдоль набережной реки Мойки 2-м Зимним мостом эти три каменных переправы составляют неповторимый облик Зимней канавки. Аркам мостов вторит и арка-переход от Старого (Большого) Эрмитажа к Эрмитажному театру, фойе которого и размещено в этом переходе. Все это выглядит скорее как театральная декорация, нежели убранство города.

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОСТА:

Автомобильный мост через Зимнюю канавку по оси Миллионной улицы;
Материал: каменный;
Общая длина: 19,4 м;
Ширина: 21,6 м.



● Фотография А. Евстафьева



2-й Зимний мост

● Фотография А. Евстафьева



Образцовые МОСТЫ

Работы по обустройству гранитных набережных Невы, а чуть позже и реки Фонтанки, велись под руководством Комиссии о каменном строении Санкт-Петербурга и Москвы. Она была создана в 1737 году после сильных пожаров, нанесших большие разрушения. Требовалось не просто восстановление города после огня, а также контроль над дальнейшей его застройкой. Первую комиссию возглавлял архитектор П. М. Еропкин, вместе с ним в Комиссии работали зодчие М. Г. Земцов и И. К. Коробов. Впоследствии в состав Комиссии и других ведомств, подобных ей, входили самые видные инженеры и архитекторы своего времени. Задачей их было создание широких улиц, больших площадей, а также урегулирование набережных малых рек и каналов.

Река Фонтанка изначально называлась Безымянным ериком; «ерик», именно с маленькой буквы, — так называли небольшие речки, которые соединяли два крупных водоема или рукава большой реки. Вытекает Фонтанка из Невы и впадает снова в Неву ближе к Финскому заливу, где сейчас располагаются Адмиралтейские верфи. «Фонтанкой» же она стала благодаря фонтанам Летнего сада: через эту реку проходил мост-акведук от Лиговского канала, который питал фонтаны водой. Долгое время река оставалась второй по значимости транспортной магистралью города после Невы. По ней ходили

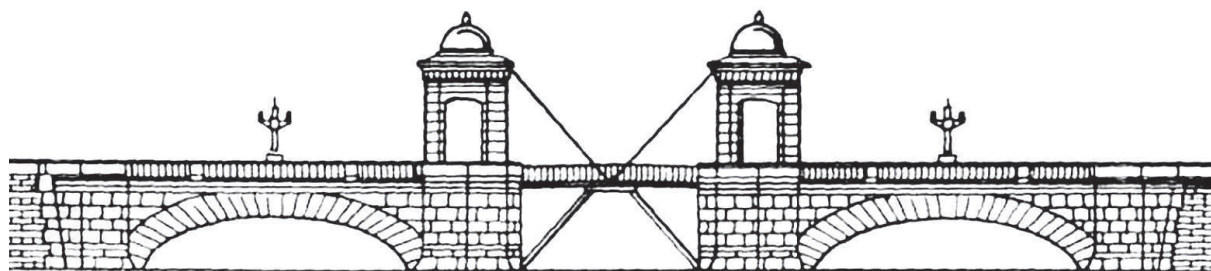
Жан Родольф Перроне

*франц. Jean-Rodolphe Perronet
1708–1794*

Инженер и архитектор, создатель Национальной школы мостов и дорог во Франции. Строитель каменных мостов, самый известный из которых мост Согласия в Париже через реку Сену. Вывел каменное мостостроение на новый уровень, также занимался прокладкой каналов и дорог. По просьбе императрицы Екатерины II создал чертежи каменных мостов через Неву, которые позже были взяты за основу образцовых мостов реки Фонтанки.

баржи, торговые суда, позже на ней стояли барки с дровами и живорыбные садки, с которых велась торговля свежей рыбой. Поэтому здесь требовались широкие спуски к воде для удобной разгрузки и разводные мосты для прохода крупных судов.

Поначалу мосты эти были деревянными — по образцу моста Хармана ван Болеса, а в 1785–1788 годах Комиссией был принят проект каменного образцового или типового для реки Фонтанки моста с башнями и цепями. За основу этого проекта были взяты труды французского инженера Жана-Родольфа Перроне. Он был основоположником французской «Национальной школы мостов и дорог», новатором в каменном мостостроении.



Известно, что именно этот инженер составлял проект каменного моста через Неву по заказу Императрицы Екатерины II, в котором можно увидеть характерные башенные надстройки с куполами. Архитектурные формы этих надстроек ничем не отличались от тех, что можно было увидеть на построенных тогда на Фонтанке семи мостах. Это были: Симеоновский (мост Белинского); Аничков; Чернышев (мост Ломоносова); Семеновский; Обуховский; Измайловский; Старо-Калинкин.

Регулирование набережных Фонтанки и постройка мостов проходили под руководством генерала Федора Бауэра (Баура) по проекту инженера В. И. Назимова. Ширина реки на всем ее протяжении

Федор Виллимович Баур

нем. *Friedrich Wilhelm Bauer*
1731–1783

Инженер-гидротехник, архитектор, картограф.

Швед по происхождению, родился в графстве Ганау. Участвовал в Семилетней войне, по окончании которой был приглашен императрицей Екатериной II в Россию, где проявил себя на службе в армии графа Румянцева во время войны с Турцией. Позже много работал в инженерной области. ▶

▶ Проектировал Таицкий водовод, который доставлял воду в Царское село, а также Мытищинский водовод, питавший водой некоторые районы Москвы, часть которого сохранилась и в наше время. Под его руководством производилось обустройство набережной реки Фонтанки – спуски и гранитные стены, также Баур возглавлял Комиссию о строении Екатерининского канала.

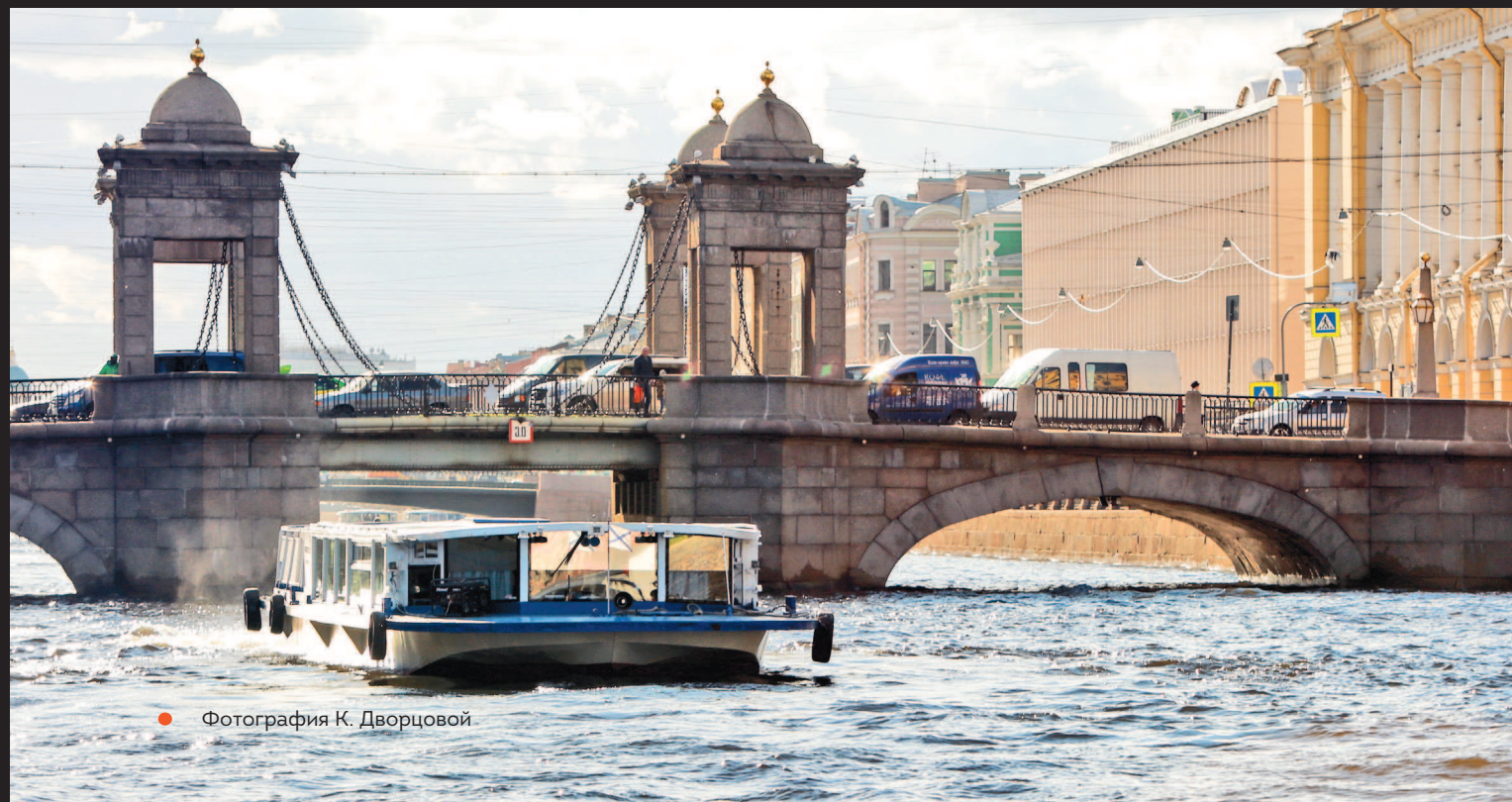
примерно одинакова, поэтому и мосты строились по одному типовому проекту.

До наших дней в первоначальном виде сохранились два из них: Чернышев — ныне мост Ломоносова — и Старо-Калинкин. Сейчас цепи на мостах лишь декоративная деталь, но раньше они были частью разводного механизма. При помощи этих цепей вручную поднимали центральный деревянный пролет для прохода судов. Уже к середине XIX века потребность в разведении мостов на Фонтанке отпала, и многие из них были перестроены, а деревянные разводные центральные пролеты заменили постоянными.

Мост Ломоносова (Чернышев)

ХАРАКТЕРИСТИКИ МОСТА

Ломоносова (Чернышева):
Автомобильный мост через реку Фонтанку в месте ее пересечения с улицей Ломоносова;
Материал: каменный;
Общая длина: 62,9 м;
Ширина: 16,1 м.



Мосты с башнями и цепями, обладая выразительным силуэтом, впечатляли многих жителей и гостей города. Не обделены они были и вниманием писателей. В повести Н. В. Гоголя «Шинель» призрак Акакия Акакиевича бродит именно по Старо-Калинкину мосту, в районе Коломны, и пытается вернуть украденную шинель.

«И точно, один коломенский будочник видел собственными глазами, как показалось из-за одного дома привидение; но, будучи по природе своей несколько бессилён, так что один раз обыкновенный взрослый поросенок, кинувшись из какого-то частного дома, сшиб его с ног, к величайшему смеху стоявших вокруг извозчиков, с которых он вытребовал за такую издевку по грошу на табак, — итак, будучи бессилён, он не посмел остановить его, а так шёл за ним в темноте до тех пор, пока наконец привидение вдруг оглянулось и, остановясь, спросило: „Тебе чего хочется?“ — и показало такой кулак, какого и у живых не найдёшь.»

В этом отрывке привидение видит «коломенский будочник», будочники — это полицейские постовые, которые наблюдали за порядком на вверенной им территории. В данном случае та самая территория — район Коломна — бывшая окраина Петербурга, где и находится Старо-Калинкин мост.

В повести Достоевского «Двойник» главный герой впервые встречает своего двойника именно на набережной Фонтанки, когда идет от Измайловского моста к Аничкову. Возможно, Федор Михайлович неслучайно выбрал набережную этой реки для столь мистической встречи, ведь тогда и мосты через нее были как двойники, похожи друг на друга.

«...Ни за какие сокровища мира не желал бы встретиться с ним и особенно встретиться так, как теперь, например. Скажем более: господин Голядкин знал вполне этого человека; он даже знал, как зовут его, как фамилия этого человека; а между тем ни за что, и опять-таки ни за какие сокровища в мире, не захотел бы назвать его, согласиться признать, что вот, дескать, его так-то зовут, что он так-то

по батюшке и так по фамилии. Много ли, мало ли продолжалось недоразумение господина Голядкина, долго ли именно он сидел на тротуарном столбу, — не могу сказать, но только, наконец, маленько очнувшись, он вдруг пустился бежать без оглядки, что силы в нем было; дух его занимался; он споткнулся два раза, чуть не упал — и при этом обстоятельстве осиротел другой сапог господина Голядкина, тоже покинутый своею калошею. Наконец, господин Голядкин сбавил шагу немножко, чтоб дух перевести, торопливо осмотрелся кругом и увидел, что уже перебежал, не замечая того, весь свой путь по Фонтанке, перешел Аничков мост, миновал часть Невского и теперь стоит на повороте в Литейную. >>>

Старо-Калинкин мост



● Фотография А. Евстафьева

Образцовые мосты на Фонтанке долгое время были ее отличительной особенностью. Вместе с предмостными площадями у большинства из них, мосты составляли уникальный архитектурный ансамбль, присущий исключительно этой водной магистрали. К середине XIX века судоходство на реке сократилось, а улицы и проспекты, проходящие по мостам, стали расширяться. Необходимость в разводе мостов отпала, и их стали перестраивать в угоду утилитарности и функциональности, нещадно снося башни с цепями, не заботясь при этом о сохранении уникальных архитектурных памятников. Сначала перестроили Симеоновский мост (Белинского), потом Измайловский, чуть было не постигла та же участь и Старо-Калинкин мост, но в итоге его лишь расширили, оставив башенки целыми. Усилиями Академии художеств удалось сохранить и облик Чернышева моста (Ломоносова). Изменились позже Обуховский и Семеновский мосты.

Писатель Всеволод Крестовский писал об этом в очерках «Петербургские типы», изданных в 1867 году:

« Я весьма был недоволен, когда переделывали мосты: Симеоновский, Семеновский и Измайловский. Правда, они теперь очень легки, широки и даже по-своему изящны, но, увы! Это какое-то казенное изящество: гладенькое, безличное, бесхарактерное, которое невольно претит каждому человеку, чувствующему хотя бы какое-нибудь влечение к характерным формам. И часто случается, когда я прохожу по Чернышеву мосту, мне приходит на ум: вот и за тебя, старик, скоро примутся, и тебя похерят, а с тобой еще один памятник петербургской старины уничтожат. »

Оправданной можно считать перестройку разве что Аничкова моста. Возможно, оставаясь разводным и с башенками, этот мост украсил бы и по сей день Невский проспект, но стал бы он так знаменит без своих «укротителей коней»?

Еще в 1715 году через реку Фонтанку по оси Большой перспективной дороги (так именовался Невский проспект) был переброшен деревянный мост. Он строился солдатами инженера-подполковника

М. О. Аничкова, здесь же рядом в Аничковой слободе они и квартировали. Поэтому жители города и мост стали именовать Аничковым. Фонтанка тогда была границей города, и на этом мосту располагалась пограничная застава, где караульные проверяли документы въезжающих в Петербург гостей.

Позже мост много раз перестраивался. В 80-х годах XVIII века он стал одним из семи образцовых мостов Фонтанки — каменным, с башнями и цепями. К концу 30-х годов XIX века эта конструкция оказалась слишком узкой и тесной для главного проспекта города — движение на Невском становилось оживленнее, и мост, как его часть, требовал изменений. Поэтому в 1841 году Аничков мост перестроили по проекту инженера И. Ф. Бутаца. Прибавивший в ширине, он стал соответствовать своими габаритами проспекту, оставалось лишь достойно его украсить.

Еще в 1832 году скульптору-анималисту П. К. Клодту были заказаны группы «Конь с водничим» для установки на набережной Невы между Зимним дворцом и Адмиралтейством, модели их были приняты советом Академии художеств, но изготовление скульптур затянулось. Невские берега тогда украсили порфиновые вазы, подаренные России королем Швеции в 1830 году. Сначала их установили в Таврическом саду, а позже перенесли на Дворцовую пристань (сейчас их можно видеть на Петровской пристани на Адмиралтейской набережной), а «Кони» Клодта остались не у дел. Когда же началось строительство нового Аничкова моста, Клодт предложил использовать для его оформления своих «укротителей», и предложение было беспрепятственно принято.

Мотив покорения природной стихии воплощался в образе коня с укротителем и задолго до возникновения скульптур на Аничковом мосту. Родоначальниками этой традиции можно считать античных диоскуров — это две колоссальные фигуры Кастора и Поллукса, когда-то украшавшие термы Константина, а ныне входящие в архитектурный ансамбль фонтана напротив президентского Квиринальского дворца в Риме.

Кстати, их уменьшенные мраморные копии можно увидеть в Петербурге — они установлены у входа в Конногвардейский манеж.

Петр Карлович Клодт

*нем. Peter Jacob Freiherr Clodt von Jürgensburg
1805–1867*

Российский скульптор-анималист и литейный мастер немецкого происхождения. С детства стал проявлять интерес к резьбе по дереву, лепке и рисованию, после непродолжительной службы поступил вольнослушателем в Академию художеств. Получив одобрение от учителей-мастеров Академии, Клодт начал выполнять крупные заказы.

Работы:

- скульптурное оформление Нарвских ворот;
- скульптурная композиция «Укротители коней» на Аничковом мосту и их копии, отправленные Николаем I в Берлин и Неаполь в качестве подарков венценосным особам;
- рельеф «Лошадь на службе человека» на фасаде служебного корпуса Мраморного дворца;
- памятник Крылову в Летнем саду;
- отливка памятника Владимиру-крестителю в Киеве;
- памятник Николаю I на Исаакиевской площади;
- скульптуры Храма Христа Спасителя.



Слева скульптура из парка Марли, справа одна из скульптур на Аничковом мосту
● Фотография скульптуры Аничкова моста Е. Пановой

«Вздыбившегося коня с наездником» в 1506–1508 годах в бронзе воплощал Леонардо да Винчи. В 1668–1675 годах Балтазар и Гаспар Марси украсили парк Версаля «Огненными конями Аполлона». А в 1743–1745 годах скульптор Гийом Кусту создал скульптурную группу коней с укротителями в Парке Марли, позже перенесенную в Париж и установленную у въезда на Елисейские поля.

Скорее всего, последней и вдохновился Петр Клодт при создании своей интерпретации известного мотива. И все же этот скульптор создает укротителей по-своему совершенными и самобытными.

Будучи военным по роду деятельности, Петр Карлович Клодт увлекался рисованием и лепкой лошадей, чем часто приводил в восторг

своих сослуживцев. В конце концов после непродолжительной службы он ушел в отставку, чтобы заниматься искусством. Азы скульптурного дела Клодт познавал самостоятельно, но позже стал вольнослушателем Академии художеств и уже совсем скоро начал выполнять крупные работы, одной из которых и были скульптурные группы «Конь с водничим», превратившиеся впоследствии в неповторимый шедевр — «Укрощение коня человеком». Клодт лепил скульптуры с живых моделей — арабских лошадей белой масти, подаренных ему из царской конюшни.

Сначала это были две одинаковых парных скульптуры, но в 1842 году Николай I дарит одну пару, только отлитую на заводе, даже не дошедшую до моста, прусскому королю Вильгельму IV. Она была установлена у главных ворот королевского дворца в Берлине. Скульптор создает взамен подаренных коней новую пару, которую Николай снова дарит. На этот раз — королю Сицилии Фердинанду II в знак признательности за оказанное гостеприимство русской императрице во время ее путешествия по Италии в 1846 году.

После этого Петр Клодт решает сделать две непохожих и дополняющих всю композицию фигуры укротителя и коня: первая изображает человека, поверженного конем, вторая усиливает драматизм борьбы, третья более спокойная, и на четвертой человек уже уверенно шагает рядом с укрощенным конем.

Дополняет символику покорения и то, что у третьей и четвертой скульптур кони подкованы. Хотя некоторые источники считают, что подкованы кони, направленные в сторону от Литейного проспекта (в то время там находились литейные мастерские и кузницы), а те, что только туда двигаются, — еще нет.

«*В Аничковом мосту есть что-то открытое, ловкое, привлекательное! Въехав на мост, кажется, будто отдохнул!.. Ни одно из петербургских сооружений не произвело такого впечатления на жителей столицы, как Аничков мост! Честь и слава строителям!*»

Газета «Северная пчела», 27 ноября 1841 г.