

# Троицкий мост

(К СТОЛЕТИЮ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ)

**В. Е. Павлов**



Троицкий мост через Неву, открытый в мае 1903 года, оброс разного рода легендами. Одна из них — мост якобы строился в ознаменование 200-летия Санкт-Петербурга как подарок городу от Франции, с которой еще император Александр III пошел на сближение в противовес Германии и Австро-Венгрии и которая при императоре Николае II поддерживала Россию на дипломатическом фронте. В этом утверждении сразу две ошибки: Троицкий мост, как первоначально планировалось, должен был вступить в строй в 1901 году (а не к 200-летию города), и мост — совсем не подарок городу, так как французская фирма «Батиньоль»<sup>1</sup>, строившая мост, получила за него солидный куш.

Но изложим вначале факты предыстории Троицкого моста, имевшие место в действительности (история моста началась после его открытия, и ей уже сто лет).

В 1803 году от Летнего сада к домику Петра Великого был наведен плашкоутный мост через Неву — Петербургский мост (он напоминал такой же мост, который под названием Исаакиевский<sup>2</sup> давно действовал ниже по Неве, связывая центр города с Васильевским островом). Петербургский наплавной мост простоял 20 лет и полностью пришел в негодность. Вот почему в 1824 году началась перестройка моста и подходов к нему. Проект нового плашкоутного моста создал знаменитый инженер П. П. Базен, только-только ставший директором Института корпуса инженеров путей сообщения и возглавивший после А. А. Бетанкура Комитет для строительных и гидравлических работ.

Базен прибыл на русскую службу из Франции в 1810 году. В проекти-

ровании моста Базену помогали инженеры А. П. Зуев и В. П. Лебедев. Проект моста учитывал изменения, произошедшие у Марсова поля — в 1818 году по проекту Карла Росси у Невы была устроена площадь, в центре которой поставили памятник А. В. Суворову (скульптор М. И. Козловский), перенесенный из глубины Марсова поля, где он стоял с 1801 года. Эта площадь, существующая до сих пор, называется Суворовской. Вот только памятнику не повезло: он с двух сторон опутан линиями трамвайных путей, которые недопустимо близко к памятнику проложили в конце 2002 года.

Новый мост, открытый в 1827 году, соединил Суворовскую и Троицкую площади. Это был самый длинный в Петербурге плашкоутный мост (более 500 м), который первое время называли Суворовским, а позднее — Троицким.

Этот мост простоял до 1893 года, а затем был перемещен ниже по течению Невы, освободив место строительству постоянного моста, и установлен на оси «Мраморный переулочек — Заячий остров» (конные экипажи и пешеходы по этому мосту направлялись через территорию Петропавловской крепости и деревянный мост через Кронверкский проток на Петроградскую сторону в районе нынешнего Ортопедического института). Мост на новом месте простоял до 1903 года, а потом был полностью разобран<sup>3</sup>.

Троицкий наплавной мост, требовавший частого ремонта, задерживавший, иногда надолго, корабли, следовавшие по Неве, не устраивал быстро развивавшийся город. Двух постоянных мостов через Неву — Благовещенского, открытого в 1850 году, и

Литейного, открытого в 1879 году, было уже недостаточно, а Исаакиевский мост часто из-за сильного ветра и нагонной волны закрывался. В связи с этим 9 октября 1891 года Городская дума, рассматривая многочисленные обращения горожан и учебных заведений, приняла решение о строительстве постоянного Троицкого моста через Неву и объявила международный конкурс на его проектирование. Через полгода в Думу поступило 16 проектов. Конкурсная комиссия отдала предпочтение проекту известного французского инженера Александра Эйфеля (Эйфелеву башню в Париже, открытую в 1889 году, изучала российская делегация, присутствовавшая на Всемирной промышленной выставке, причем Эйфеля от имени делегации приветствовал знаменитый мостостроитель России, инженер путей сообщения Н. А. Беллюбский<sup>4</sup>). Этот проект, удостоенный первой премии в сумме 6 тысяч рублей, Городская дума приобрела для города, но дальнейшее продвижение этого проекта было приостановлено.

В 1896 году Городская дума объявила второй конкурс, на который были представлены три проекта, в том числе проект фирмы «Батиньоль», не рассматривавшийся на первом конкурсе. Этот проект (со сметой в 5 млн. 200 тысяч руб.) был одобрен Городской думой в феврале 1897 года и 5 июня был утвержден Николаем II<sup>5</sup>.

Представляет интерес информация, помещенная в журнале «Всемирная иллюстрация» (1880. Янв. — февр. С. 131) под названием «Третий постоянный мост через Неву». В ней говорится о проекте, представленном в Городскую думу Санкт-Петербурга французской фирмой «Эрнест Гун»

из Парижа. «Мост этот – арочной системы и состоит из пяти пролетов и одной поворотной части, представляющей для судоходства два прохода по десять саженей каждый. Проект этот отличается своей наружной изящностью и относительной легкостью сооружения. Опытность и солидность фирмы Эрнест Гуэн известна не только в Европе, но и у нас в России. Так, ею возведены все главные мостовые сооружения на Варшавско-Петербургской железной дороге, а также через Волгу – на Рыбинско-Бологовской». Видимо, о необходимости нового постоянного моста через Неву в Городской думе стали вести разговоры уже сразу после открытия Литейного моста, и в 1879 году, опережая события, проект моста, подготовленный французской фирмой, уже был готов. Именно этот проект «по странному обстоятельству» не был выдвинут на первый конкурс, а представлен был только на втором конкурсе. «Странные обстоятельства» – это идея некоторой части думцев, связанных с российскими предпринимателями, не допустить иностранцев к борьбе за выгодный заказ (об этом можно узнать из брошюры инженера Г. Ф. Романовского «О Троицком мосте», изданной в Санкт-Петербурге в 1894 году). И только беспристрастная техническая экспертиза проекта, проведенная известными российскими инженерами путей сообщения с участием архитекторов (среди которых были выдающиеся мостостроители Л. Ф. Николаи, Н. А. Белелобский и крупный архитектор И. С. Китнер), открыла дорогу французскому проекту.

Утверждение проекта фирмы «Батиньоль», видимо, объяснить можно и тем, что для его осуществления требовалось значительно меньше металла, и поэтому смета расходов была существенно меньше по сравнению с проектом Эйфеля. Правда, точных сравнительных данных найти не удалось.

12 августа 1897 года была проведена закладка моста. На торжественной церемонии присутствовали император Николай II и президент Французской республики Ф. Фор. Они, в присутствии многих зрителей, заложили по золотой монете в береговое основание моста со стороны Суворовской площади.

Как известно, в 1896 году император Николай II побывал в Париже, где принял участие в закладке моста «Александр III» через Сену (проект французских архитекторов Резаля и

Альба). Ответным был приезд президента Франции Ф. Фор на закладку Троицкого моста.

Ф. Фор посетил в Санкт-Петербурге Французское благотворительное общество, располагавшееся на Васильевском острове, и участвовал в закладке больницы для неимущих на территории общества, которая была открыта в 1901 году<sup>6</sup>.

Так, летом 1897 года началась работа по сооружению моста, вокруг которого в будущем стали развиваться необычные события.

Строительство Троицкого моста возглавил инженер И. А. Ландау, помощником которого был назначен инженер А. Флаше. Они были сотрудниками фирмы «Батиньоль» и основными авторами проекта моста.

Иван Августович Ландау (1855–1929) родился в Варшаве, позже стал

подданным Франции. Инженер, сотрудник конструкторского бюро французского строительного общества «Батиньоль», Ландау приехал в Россию в связи с подготовкой международного конкурса на проект постоянного Троицкого моста через Неву в Санкт-Петербурге. Фамилия его произносилась Ландо. Звали его Иваном Густавовичем, так как отец его был Густав Ландо. В России его стали называть на русский манер – Иван Августович Ландау<sup>7</sup>.

В 1894 году он переехал в Петербург, оставаясь сотрудником фирмы «Батиньоль». Видимо, руководство фирмы уже тогда рассчитывало на утверждение своего проекта, который явно готовился к конкурсу, но по каким-то причинам первоначально на конкурс не был выставлен (может быть, оттого, что конкурировать со



Вид на Петропавловскую крепость от разводного Троицкого моста. Современная фотография

строительной фирмой Эйфеля было не так-то просто.

В строительстве моста под началом И. А. Ландау приняли участие французские инженеры А. Флаше, М. Бернар, Е. Бонневе, Л. де Лонги и российские инженеры путей сообщения С. Н. Смирнов, В. П. Волков, Е. Д. Герценштейн.

И. А. Ландау еще в 1894 году получил официальную доверенность директоров общества Жюля Эдуарда Гуэна (сына основателя компании) и Пьера-Эрнеста Фуке на ведение всех юридических, финансовых, организационных и строительных дел по сооружению постоянного Троицкого моста, заверенную парижским нотариусом и министром иностранных дел Франции. Таким образом, главный инженер строительства Троицкого моста И. А. Ландау обладал всеми полномочиями, чтобы организовать сооружение уникального мостового перехода через Неву. Должность его официально именовалась так: уполномоченный представитель общества «Батиньоль». На всей рабочей технической документации по Троицкому мосту (более 30 папок с чертежами) стоит подпись Ландау<sup>8</sup>.

Городская дума создала исполнительную комиссию по возведению крупного инженерного сооружения и инспекцию технического надзора за строительством моста. В комиссию под председательством военного инженера генерал-лейтенанта А. И. Глуховского вошли крупные специалисты: инженеры путей сообщения Л. Ф. Николаи, Н. Б. Богуславский, Ф. Б. Зброжек и Г. Н. Соловьев, а также инженеры Н. А. Архангельский, Л. И. Новиков и А. П. Веретенников. В инспекцию вошли инженеры путей сообщения В. А. Берс и А. П. Пшеницкий, а также профессор Николаевской инженерной академии Г. Г. Кривошеин. Главным консультантом по всем техническим вопросам с российской стороны стал профессор Петербургского института инженеров путей сообщения Н. А. Белелюбский.

Исполнительная комиссия, тщательно изучив проект, внесла в него ряд изменений, с которыми авторы проекта согласились. В результате некоторой переработки проекта появилась гранитная эстакада, соединившая правый берег Невы с металлической частью моста (автор Г. Г. Кривошеин, архитектор В. П. Апышков).

Архитектурная отделка моста была выполнена французскими спе-

циалистами В. Шабролем и Р. Патульяром (они впоследствии были награждены за строительство Троицкого моста орденом Почетного легиона)<sup>9</sup>. Специальная комиссия Академии художеств – Р. А. Гедике, председатель, архитекторы Л. Н. Бенуа, А. Н. Померанцев, Г. И. Котов, М. П. Боткин (художник) и М. А. Чижев (скульптор), одобрила отделку моста, в том числе ростральные колонны-obelisks при въезде на мост. Каждая колонна – гранитный пьедестал и четырехгранный пирамидальный obelisk, украшенный с четырех сторон у основания рострами, поддерживавшими арматуру с круглыми светильниками. Каждый obelisk завершался фигурой двуглавого орла с распростертыми крыльями. Obelisks были сооружены из двух сортов гранита, отличавшихся обработкой и цветом, а пьедесталы – из розового гранита, завершения – из красного гранита, ростры кораблей – из патинованной бронзы (ростры отлиты по модели эстонского скульптора Амандуса Генриха Адамсона, автора скульптурного декора магазина Елисеевых, открытого в 1903 году – аллегорических фигур Промышленности, Торговли, Искусства и Науки, установленных на фасаде торгового дома).

На пьедесталах obelisks были установлены бронзовые мемориальные доски с нанесенными на них текстами, посвященными участникам строительства моста и другим событиям, связанным с закладкой и окончанием сооружения моста.

Вот их текст.

На левом obeliske: «Троицкий мост заложен 12 августа 1897 г. в память 25-летия бракосочетания Государя Императора Александра III и Государыни Императрицы Марии Федоровны, в третье лето благополучного царствования Государя Императора Николая II, в присутствии Императорских Величеств, Президента Французской республики Феликса Фора, Членов Императорской семьи, Представителей Иностранных Государств, Представителей Правительственных Учреждений и Городского Общественного Управления в бытность Министром Внутренних дел И. А. Горемыкина, Градоначальником Н. В. Клейгельса, Городским Головою В. А. Ратькова-Рожнова, Председателями подготовительных комиссий: П. П. Дурново и Ф. И. Жербина».

На левом obeliske сбоку: «От города технический надзор за построй-

кою моста имели старший инспектор Б. А. Берс, инспекторы: В. А. Сокольский, Г. Г. Кривошеин, А. П. Становой и А. П. Пшеницкий».

На правом obeliske: «Троицкий мост окончен в 1903 году в девятое лето благополучного царствования Государя Императора Николая II, в бытность Министра Внутренних дел В. К. Плеве, Градоначальником Н. В. Клейгельса, Городским Головою П. И. Лелянова, товарищем его С. А. Тарасова и членами Управы М. А. Аничкова, А. Н. Бутова, М. Ф. Еремеева, И. Т. Крюкова, И. П. Медведева, В. С. Петрова и В. А. Тройницкого. Постройка моста и составление проектов производились под руководством Исполнительной комиссии: председателя А. И. Глуховского и членов А. А. Архангельского, А. П. Веретенникова, П. Н. Казина, И. В. Клименко, Ф. Б. Нагеля, А. И. Кокшарова, А. Г. Редько, М. Ф. Андерсина и П. А. Лихачева, представителя от Министерства Внутренних дел Л. И. Новакова и представителей от Министерства Путей Сообщения Л. Ф. Николаи, Ф. Г. Зброжека, Н. Б. Богуславского, А. Б. Бернгарда и Г. Н. Соловьева при участии Комиссии от Императорской Академии Художеств под председательством Р. А. Гедике из членов Л. Н. Бенуа, А. Н. Померанцева, М. П. Боткина, Г. И. Котова и М. А. Чижева.

Металлическая часть моста с каменными опорами длиной 225 сажен построена французским строительным Обществом «Батиньоль» по проекту, им же составленному, при председателе Общества Ю. Гуэне и администраторах Е. Фуке и Л. Гальере. Каменная часть моста длиной 38 сажен построена А. Симоновым и Е. Кнорре по проекту Г. Г. Кривошеина».

На правом obeliske сбоку:

«Постройка моста русскими рабочими и из русских материалов производилась строительным Обществом «Батиньоль» при председателе Ю. Гуэне и администраторах Е. Фуке и Л. Гальере. От Общества «Батиньоль» состояли: строитель моста инженер А. Флаше, инженер-консультант инженер путей сообщения, профессор, тайный советник Н. А. Белелюбский, представитель Общества инженер И. А. Ландау, производители работ: Е. Бонневе, Л. де Лонги, М. Бернар и инженеры путей сообщения С. Н. Смирнов, В. П. Волков и Е. Д. Герценштейн» (из «Альбома работ по постройке постоянного через р. Большую Неву Троицкого моста,



дамбы и набережных между Кронверкским и Сампсониевским мостами», 1897–1903, Санкт-Петербург).

Пятипролетная постоянная часть моста, двухрукавный разводной пролет у левого берега Невы и трехпролетная гранитная эстакада у правого берега к маю 1903 года были готовы.

В соответствии с договором между городом и фирмой «Батиньоль» строительство велось русскими рабочими из отечественных материалов и должно было завершиться в 1901 году. В эти сроки фирма не уложилась и вынуждена была выплатить городской казне 150 тысяч рублей штрафа. Таким образом, затраты городского бюджета на строительство моста составили 5 млн. 50 тысяч рублей. Так что о подарке городу к 200-летию говорить не приходится.

К открытию Троицкого моста была изготовлена специальная памятная медаль. На лицевой стороне медали были изображения в профиль императоров Александра III и Николая II, а

между ними — императрицы Марии Федоровны. На обратной стороне — в центре: Троицкий мост и часть набережной; сверху надпись: Троицкий мост через р. Неву сооружен в память 25-летия бракосочетания императора Александра III и императрицы Марии Федоровны; внизу: заложен — 1897 г., окончен — 1903 г.

Открытие готового моста решили приурочить к празднованию 200-летия города — 16 мая 1903 года. На торжественной церемонии присутствовали император Николай II с супругой и вдовствующей императрицей. Городской голова П. И. Лебянов поднес императору и его матери бархатную подушечку с кнопкой, включавшей разводной механизм моста. Мост был вначале разведен, но через несколько минут (после нажатия кнопки) был сведен под громкие возгласы «ура!». По новому мосту прошла процессия с иконой Христа Спасителя. Церемония сопровождалась пушечным салютом из Петропавловской крепости и

колокольным звоном городских храмов. Так утром 16 мая началось празднование 200-летия города.

Инженер путей сообщения А. Л. Пунин, знаток архитектуры мостов, отметил удивительные особенности Троицкого моста: «Пролеты моста плавно увеличиваются к середине реки. Это не только удобно для судоходства, но и весьма экономично: чем глубже река, тем реже расставлены дорогие опоры. Вместе с тем, такой ритм пролетов создает своеобразную иллюзию нарастающего движения архитектурных масс. Когда смотришь на мост, особенно в туманный, пасмурный день, — а такие дни в Ленинграде не редки, — то кажется, что мост стремительно и энергично перебрасывается с одного берега на другой, упруго отталкиваясь от опор. Это ощущение еще более усиливается оттого, что его крайние пролеты сделаны в виде массивных гранитных арок; их небольшие размеры и овальные очертания, напоминающие мосты XVIII века, красиво оттеняют, подчеркивают изящество металлических конструкций. В облике моста были в полной мере выявлены огромные художественные возможности такого материала, как сталь. Это сооружение — один из лучших памятников «века металла» в архитектуре мостов»<sup>10</sup>.

Одновременно со строительством моста производилась постройка гранитных набережных, которые соединили Троицкий, Иоанновский и Сампсониевский мосты. По проектам талантливого инженера путей сообщения Ф. Зброжека (с участием архитектора Л. Новикова) были сооружены Петровская, Кронверкская и Петроградская набережные.

Петровская набережная (протяженностью 780 м) расположена на правом берегу Невы, от истока Большой Невки до Троицкого моста. Высокая гранитная стенка на свайном основании сооружена в 1901–1903 годах. Напротив домика Петра I по проекту Л. Беуда с участием Зброжека был устроен парадный гранитный спуск к Неве, украшенный изящными каменными мифическими львами «ши-цза», доставленных из Маньчжурии.

Кронверкская набережная, расположенная на правом берегу Невы — между Троицким и Иоанновским мостами (протяженностью 268 м), была создана в те же годы.

Петроградская набережная (протяженностью 1462 м) расположена на

левом берегу Большой Невки — от начала реки до деревянного Аптекарского моста. В начале была воздвигнута гранитная стенка от истока Большой Невки до Сампсониевского моста (и только в 1966–1968 годах она была продолжена до Гренадерского моста). Эти работы проводились Восточно-Финляндским гранитным акционерным обществом под руководством инженера А. А. Смирнова, а позже — инженером Е. К. Кнорре. Весь комплекс работ был завершен только в 1907 году.

История Троицкого моста изобилует многими событиями, отражавшими изменения в жизни России и города в течение всего XX века.

В 1903 году по Троицкому мосту пошла «конка». Конно-железная дорога связала Михайловскую площадь с Петроградской стороной. Но уже в 1908 году по двухпутной линии по Троицкому мосту началось движение трамваев (сразу три маршрута)<sup>11</sup>.

В октябре 1918 года Троицкий мост получил новое официальное название — мост Равенства, но еще долго жители Ленинграда называли его Троицким.

В 1935 году мост стал называться Кировским, через 57 лет — 4 октября 1991 года — мосту было возвращено историческое название: Троицкий мост. Как ни странно, к этому названию все быстро привыкли, и старое название в разговорах уже почти не встречается.

В 1935 году у въезда на Троицкий мост были сняты мемориальные доски, много лет знакомившие жителей города и туристов с инженерами, трудом которых было возведено это великолепное сооружение — через Неву был переброшен мост, покоровший всех своей изящностью и легкостью.

На месте досок, к которым горожане привыкли и считали достоянием города, появились новые письмена. На левом обелиске — «По просьбе трудящихся Ленинграда, в память С. М. Кирова, выдающегося деятеля Коммунистической партии и Советского государства, руководителя ленинградских большевиков — этот мост 15 декабря 1934 года назван Кировским». На правом обелиске — «Кировский (бывший Троицкий) мост заложен 12 августа 1897 года и торжественно открыт 16 мая 1903 года в день празднования двухсотлетия Петербурга. Мост строился под руководством видных деятелей русской техники и архитектуры: Л. Н. Бенуа, М. П. Ботки-

на, Р. А. Гедике, Г. И. Котова, Ф. Г. Зброжека, Л. Ф. Николаи, А. Н. Померанцева, А. А. Симонова, А. О. Томилина, М. А. Чижова и др.».

Вот так Троицкий мост стал ареной наступления новой идеологии на исторические события прошлого, что привело к искажению фактической стороны сооружения третьего постоянного моста через Неву.

Много лет понадобилось внучке И. А. Ландау — Симоне Густавовне, исследовавшей много фактического документов в архивах и исторической литературе (см. журнал «Звезда». 1999. № 8; 2001. № 12), чтобы обратиться к мэру Санкт-Петербурга А. А. Собчаку с просьбой — восстановить на Троицком мосту мемориальные доски, уничтоженные и бесследно исчезнувшие в советское время.

По решению А. А. Собчака была образована специальная комиссия, которая обратилась к Институту инженеров железнодорожного транспорта с просьбой рассмотреть этот вопрос и дать свои предложения. Ученый совет института принял положительное решение и 7 апреля 1992 года направил мэру города письмо следующего содержания:

«Существующая на Троицком мосту мемориальная доска, установленная после его переименования 15.12.1935 г. в Кировский, не отражает фактическую историю его создания и дает одностороннюю и неполную информацию об инженерах и архитекторах, внесших выдающийся вклад в проектирование и строительство одного из красивейших мостов города. Так, наряду с большой группой русских специалистов, частично указанных на существующей доске, в создании Троицкого моста особое место занимают инженеры и архитекторы французского строительного общества «Батиньоль», победившего на объявленном в 1890-х годах Городской думой С.-Петербурга открытом конкурсе на лучший проект (а также право строительства) будущего Троицкого моста, ввод в эксплуатацию которого был приурочен к празднованию 200-летия С.-Петербурга.

Среди этих инженеров и архитекторов — авторы проекта Шаброль и Патульяр, руководители строительства А. Флаше, И. А. Ландау и другие французские специалисты. На существующей доске не указаны также известные русские ученые и инженеры, игравшие важную роль в строительстве моста, в частности, круп-

ный инженер путей сообщения, профессор Н. А. Белелюбский...»

Текст мемориальной доски, реконструированный для изготовления:

«Мост сдан в эксплуатацию в 1903 году в дни празднования 200-летия С.-Петербурга. Построен по проекту французского Общества «Батиньоль». Значительный вклад в проектирование и строительство моста внесли французские и русские инженеры и архитекторы: Шаброль, Патульяр, А. Флаше, И. А. Ландау, Г. Г. Кривошеин, Е. Бонневе, Л. де Лонги, М. Бернар, С. Н. Смирнов, В. П. Волков, Е. Д. Герценштейн, А. П. Пшеницкий, Г. Н. Соловьев, Л. Ф. Николаи, Ф. Г. Зброжек, Р. А. Гедике, Л. Н. Бенда, М. П. Боткин, Г. И. Котов, А. Н. Померанцев, М. А. Чижов. Консультантом общества «Батиньоль» являлся Н. А. Белелюбский».

Однако Госинспекция по охране памятников Санкт-Петербурга только в середине 1993 года сочла возможным подготовить новые памятные доски (о чем сообщили Симоне Густавовне)<sup>12</sup>.

25 июля 1994 года при участии мэра Санкт-Петербурга А. А. Собчака, представителей фирмы «СПИ Батиньоль» и французского консульства, инженерной и архитектурной обществности города в торжественной обстановке прошла церемония открытия воссозданных мемориальных досок Троицкого моста, изготовленных за счет средств фирмы «СПИ Батиньоль»<sup>13</sup>. (На церемонии присутствовали С. Г. Ландау, внучка И. А. Ландау, и его правнук С. А. Ландау.)

Тяжелый урон мосту нанесла блокада Ленинграда. В 1942 году в пролет моста попала немецкая авиабомба, рядом с мостом упал немецкий «мессершмитт». Мост вынуждены были закрыть, и только летом 1944 года восстановленный мост открыли, по нему началось движение — пошел трамвай, пошли пешеходы и началось движение автомашин.

В 1964 году заработал обновленный глубоководный Волго-Балтийский путь, возникла необходимость увеличить ширину разводных пролетов моста, ограничивавшую пропуск крупных судов.

В 1965–1967 годах реконструкция левобережной части моста со значительным увеличением судоходного габарита была проведена по проекту инженера путей сообщения Г. М. Степнова с участием архитектора Ю. И. Синецы<sup>14</sup>. Новое разводное

крыло теперь стало поворачиваться вокруг горизонтальной оси, и разводной пролет стал более широким (43 метра вместо 22,8 м).

Одновременно были расширены тротуары, а вдоль парапетов установили гранитные скамьи, появились новые гранитные спуски к Неве с площадками (излюбленное место отдыхающих горожан и туристов).

В 1977 году удалось расширить проезжую часть моста (интенсивное движение автотранспорта и трамвая потребовало производства этих работ).

Летом 1991 года была заменена гидроизоляция проезжей части моста от поверхностных вод с применением долговечного полиуретана вместо рубероида.

В октябре 2001 года началась капитальная реконструкция моста. Мост давно уже работал на износ. Ежедневно по мосту проезжали 62 тысячи автомобилей, автобусов и трамваев. Такую нагрузку могло выдержать только обновленное и усиленное мостовое сооружение.

В декабре 2002 года, когда были закончены основные работы, задерживавшие проезд транспорта, мост был открыт в присутствии губернатора Санкт-Петербурга В. А. Яковлева и

многих специалистов, участвовавших в реконструкции моста. За время реконструкции (14 месяцев) были восстановлены опорные части моста, заменены десятки тонн сгнивших металлоконструкций пролетных строений, обновлены системы водоотвода и гидроизоляции на русловой и эстакадной частях. Выполнен комплекс работ по реконструкции механизмов разводки, установлена система автоматического управления разводным пролетом. Реконструирована каменная облицовка береговых и русловых опор, полностью заменено дорожное покрытие проезжей части и тротуаров. Отреставрированы опоры трамвайной контактной сети, выполненные из литого чугуна в общей декоративной традиции Троицкого моста. Произведен монтаж трамвайных путей — укладка рельсов по современной технологии.

Одновременно с реконструкцией моста шла работа по реконструкции подходов к мосту — на Суворовской площади, на участке Каменноостровского проспекта от Троицкого моста до Кронверкского проспекта, заново построен Иоанновский мост, ведущий в Петропавловскую крепость, обновлены проезд вдоль Лебяжьей канавки от р. Мойки до набережной Куту-

зова и участок Садовой улицы от Инженерной улицы до Садового моста через Мойку<sup>15</sup>.

С января 2003 года продолжались работы, не препятствовавшие движению транспорта, — замена декора моста. По архивным чертежам и рисункам были восстановлены элементы декора, снятые с Троицкого моста еще в начале XX века. На гранитные обелиски, установленные со стороны Суворовской площади, возвращены позолоченные гербы и короны. Установлены 24 малых и 12 больших канделябров — литые чугунные столбы, украшенные вензелями, лепестками, бутонами. Восстановлено чугунное перильное ограждение моста. Обновленный Троицкий мост (общая длина моста — 582 метра, ширина — 24 метра) обрел свою первозданную молодость и будет долго служить городу.

Судоостроительное предприятие «Адмиралтейские верфи» 22 февраля 2003 года спустило на воды Невы новый нефтеналивной танкер для «Севкомфлота» России, имя которого «Троицкий мост»<sup>16</sup>. Будем надеяться, что это имя станет известным многим жителям нашей планеты и вызовет интерес к уникальному транспортно-му сооружению Санкт-Петербурга.

<sup>1</sup> Фирма «Батиньоль» основана в 1846 г. (первое название фирмы «Эрнест Гуэн и компания» было заменено в 1871 г. на другое — «Строительное общество Батиньоль» (Батиньоль — квартал в Париже, где обосновалась штаб-квартира общества). Эта фирма существует и по сей день под названием «СПИ Батиньоль» после слияния в 1968 г. с парижской фирмой электрической промышленности (Spie). Специалисты фирмы участвовали в прокладке тоннеля под Ла-Маншем, связавшего железной дорогой Францию и Англию (Ландау С. Мост в тумане: Страницы воспоминаний. СПб., 1996).

<sup>2</sup> Первый Исаакиевский мост длиной 298 м и шириной 8,5 м был наведен по указу императрицы Екатерины I бомбардир-лейтенантом Пальчиковым, но осенью шторм разрушил его, поэтому в 1733 г. пришлось возвести третий мост, который строил «ластовых судов мастер» Соловьев. Поперек Невы установили заякоренные плашкоуты, а между ними деревянные балки, поперечины и настил из досок. Чтобы пропускать суда, устроили разводные пролеты в двадцати метрах от каждого берега (их поднимали вручную, вращая специальные валы-бараны). На въездах поставили караульные мосты и до 1754 г. брали «мостовой сбор» с каждого пешехода и с каждой повозки. Мост несколько раз обновлялся, но был слабо устойчивым, особенно при большом волнении на реке. Поэтому в 1821 г. был открыт новый наплавной мост, но с каменными береговыми устоями, тротуарами, керосиновыми фонарями. Сооружен мостовой переход был по проекту знаменитого инженера А. Бетанкура, который в то время возглавлял Комитет для строений и гидравлических работ. В 1916 г. этот плашкоутный мост, перемещенный несколько ниже по Неве, сгорел (Михайличенко Б. Мост для Алексашки // Веч. Петербург. 1997. 26 сент.).

<sup>3</sup> Антонов Б. И. Мосты Санкт-Петербурга. СПб., 2002.

<sup>4</sup> Николай Аполлонович Беллелобский окончил Институт инженеров путей сообщения в 1867 г. К 1917 г. он обладал непререкаемым авторитетом в инженерных кругах. Он был кавалером восьми орденов (российских и зарубежных), в течение 25 лет был членом Инженерного совета Министерства путей сообщения, действительным членом Академии художеств, членом императорского Российского технического общества, членом комиссии по организации Политехнического института в Петербурге, членом Комитета по устройству Музея изящных искусств имени Александра III (Русского музея), членом Французского общества гражданских инженеров, почетным членом Бетонного института в Англии, почетным доктором технических наук Высшей технической школы Германии, президентом Международного общества испытания материалов. По проектам Н. А. Беллелобского в России было построено более 100 железнодорожных мостов, по его инициативе в России началось производство отечественного цемента (Косова Н. Е. Н. А. Беллелобский, его научное и инженерное наследие (1845–1922) // Проблемы культурного наследия в области инженерной деятельности. М., 2001. Вып. 2.

<sup>5</sup> Бунин М. С. Мосты Ленинграда. Л., 1986.

<sup>6</sup> Святыни Санкт-Петербурга // Историко-церковная энциклопедия. СПб., 1996. Т. 3.

<sup>7</sup> Ландау С. Указ. соч.

<sup>8</sup> Там же.

<sup>9</sup> Антонов Б. И. Указ. соч.

<sup>10</sup> Пунин А. Л. Повесть о ленинградских мостах. Л., 1971.

<sup>11</sup> От конки до трамвая. Из истории Петербургского транспорта. СПб.; М., 1993.

<sup>12</sup> Ландау С. Указ. соч.

<sup>13</sup> Григорьев Д. Вернутся имена строителей // Веч. Петербург. 1994. 14 июня.

<sup>14</sup> Антонов Б. И. Указ. соч.

<sup>15</sup> Трефилов Ю. Троицкий снова в строю // Санкт-Петерб. ведомости. 2002. 16 нояб.

<sup>16</sup> Танкер по имени «Троицкий мост» // Санкт-Петерб. ведомости. 2003. 4 фев.