

Виталий
КОВАЛИНСКИЙ

160 лет тому назад — 10 октября (28 сентября по ст. ст.) 1853 г. — состоялось торжественное освящение Николаевского (цепного) моста.

Настоятельная необходимость иметь в Киеве постоянный мост через Днепр стала очевидной давно, и в 1829 г. император Николай I обратил на нее внимание киевской власти. Его последовательная настойчивость через четверть столетия решила дело.

В июне 1833 г. киевский военный, подольский и волынский генерал-губернатор граф В. В. Левашов доложил государю, что постоянный мост, по предварительным разработкам, выполненным полковником корпуса путей сообщения А. Г. Шишовым, обойдется в 1 млн. 750 тыс. рублей. При этом предлагалось для сокращения дороги и приближения к центру Печерска прокладывать мост в направлении к Панкратьевой горе, находившейся между Лаврой и бывшим Никольским монастырем, где нет препятствий для прокладки шоссе.

Получив поддержку, Левашов 2 ноября 1834 г. сообщил ведомству путей сообщения, что весной 1835-го начнется прокладка шоссе по Панкратьевскому спуску вниз к набережной. А в следующем месяце Николай I поставил точку в обсуждении типа моста. Учитывая все обстоятельства, он предварительно одобрил проект постоянного моста через Днепр, разработанный Шишовым, — с 17 арками, с проходами в 32 м, с береговыми устоями, возвышающимися на 2,55 м. Однако время шло, а обещанные графом Левашовым сроки прокладки шоссе к месту будущего моста не были выдержаны.

В августе 1839 г. Николай I подписал новое распоряжение о том, чтобы строительство постоянного моста было начато в следующем году и завершено в 1845-м. Но лишь через несколько лет появился первый реальный проект, разработанный петербургским инженером П. П. Мельниковым. Его рассматривали, но отклонили как слишком дорогой.

15 октября 1842 г. император повелел немедленно заняться мостом генерал-адъютанту графу П. А. Клейнмихелю, только что назначенному главноуправляющим путями сообщения и публичными зданиями. Тот поручил проектирование 29-летнему инженер-капитану барону А. И. Дельвигу, отличившемуся на сооружении переправы через реку Кубань и недавно переведенному на службу к Клейнмихелю.

Получив 24 октября приказ, Андрей Иванович сразу же выехал в Киев, чтобы на месте ознакомиться с условиями. Уже 7 ноября он обратился к генерал-губернатору Д. Г. Бибикову с просьбой распорядиться передать ему для забивки пробных свай копер, установленный на байдаке, поскольку льда на Днепре еще не было. Но зима 1842—1843 г. вообще оказалась слишком мягкой, и 18 января река совсем очистилась от льда.

При составлении проекта моста Дельвиг делал промеры как в указанном ему месте у Панкратьевского спуска, так и ниже, где ус-

Цепной мост



Вид на Предмостную слободку. Почтовая открытка. 1900-е



Е. О. Патон (четвертый справа в первом ряду) у часовни св. Николая. 1922

траивался наплавной мост. Этому месту он отдавал предпочтение для сооружения постоянного моста. **В итоге Дельвиг подал Клейнмихелю план Днепра у Киева с пояснительной запиской, в которой изложил преимущества избранного им места.**

Позже в своих воспоминаниях Дельвиг писал: «Русло Днепра на месте, указанном для постройки моста, имело два фарватера; один — собственно Днепр, а другой, образованный рекой Чертороей. Из-за глубины этих фарватеров, закладка в них мостовых быков представляла собой осложнение. Само течение в этом месте было довольно быстрое и, по причине близкого соединения двух значительных потоков, неправильное. Все эти обстоятельства требовали значительных затрат как по сооружению моста, так и дамбы на левой стороне Днепра и подъему на его правой стороне. Устройство последнего из-за многочисленности ключей усложнялось, и потому я желал соорудить мост 600 сажень (1280 м. — В. К.) ниже, на том месте, где наводился наплавной мост. На избранном месте был один фарватер в

Днепре, и глубина его значительно меньше, чем глубина каждого из обоих фарватеров на указанном месте. Подъем с моста на правый берег Днепра проходил бы в направлении мостовой, устроенной для съезда с наплавного моста к Киевской крепости. В этом направлении не было водяных ключей, и въезд требовал бы лишь незначительных улучшений».

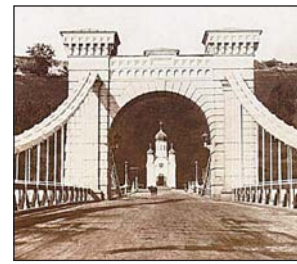
Клейнмихель, прочитав пояснительную записку и выслушав пояснения Андрея Дельвига, согласился с его проектным решением и сказал, что доложит Николаю I. Однако государю, который любил в планировке прямые линии, представленный вариант не понравился. Клейнмихель же, тяжело реагирующий, если что-то в его решении не получало высочайшего одобрения, больше никогда не обсуждал с Дельвигом неудачу.

Государь тогда же высказался, что мост не следует строить

с деревянными фермами, и было решено сделать железную висячую конструкцию. Составление проекта и руководство строительством были поручены английскому инженеру, который получил за это значительное материальное вознаграждение.

Вторым отвергнутым проектом оказалась разработка начальника Киевского округа путей сообщения инженер-генерал-майора А. Д. Готмана. Его проект рассматривали у Клейнмихеля в апреле 1846 г. и не приняли. А тем инженером, которому все же повезло, оказался Чарльз Виньоль.

Проект англичанина тщательно изучали и обсуждали, он был одобрен и утвержден Николаем I. Место сооружения — напротив обрывистого Панкратьевского (Спаского) спуска, ниже впадения в Днепр реки Черторои — государь лично осмотрел во время пребывания в Киеве 8—11 сентября



Вид на часовню у Цепного моста. 1890-е

1847 г. А еще ранее, 23 декабря 1846-го, он распорядился начать строительство в 1848 г. Для этого было приказано, сначала до 1 августа 1847-го, а потом до 1 апреля 1848 г., очистить от застройки и мусора правый берег от церкви Рождества Христова до будущего моста и устроить временную дорогу для подвод с материалами.

30 августа 1848 г. состоялась закладка Цепного моста. 28 октября следующего года Виньоль начал забивать сваи под мостами Днепроградской дамбы и засыпать промоины, что образовались в конце плотины у левого берегового устоя. Ведь англичанин имел договор не только непосредственно на мост, но и на левобережную защитную дамбу.

Историк Н. В. Закревский в 1868 г. писал: «При совершении сей работы встречались многие препятствия и затруднения, неизвестные при постройке других мостов. Ширина и быстрота реки, непрочность и изменчивость дна, наконец, опасение чрезвычайных весенних разливов, все это было предусмотрено и исчислено. Прежде всего нужно было освободить от воды те пространства, на которых предназначалось возведение фундаментов под быки и самых быков; потому что с устранением воды из этих мест представлялась возможность свободно производить постройку на реке фундаментов. Для этой цели устроены были восемь клетей, состоящих из двойных рядов свай; пространство между рядами было наполнено крепко набитой глиной. Висячий на цепях мост утвержден на шести каменных быках и двух береговых каменных устоях, предназначенных для укрепления концов мостовых цепей. ...Стоимость его полагают в 2 млн. 350 тыс. руб. серебром; число работающих при этом мосте доходило до 1500 человек.

...Этот красивый мост и притом один из величайших в свете, идущий прямой, как натянутая струна линией по громадам гранитных устоев через покorerный Днепр, был 28 сентября 1853 г. торжественно освящен митрополитом с духовенством всего города, в присутствии великого князя Николая Николаевича, многих высочайших сановников и знатных особ, также воспитанников Владимирского корпуса, обеих гимназий и многочисленной толпы народа».

На строительстве моста были задействованы две паровые машины по 50 сил каждая, четыре передвижные машины по 6—8 сил для разных работ, 60 машин для забивки свай, шесть передвижных кранов для перемещения больших деталей и прочее. Кроме того имелось много механического и ручного инструмента — 200 тачек, 500 лопат, 100 заступов, 250 железных рычагов, 2800 разной величины молотов, 1200 долот, 300 топоров, 70 цепей, 125 сверл и буров, 800 железных ломов, а также полные комплекты инструментов куз-

начных, слесарных, плотничных, столярных, токарных.

Материалы на строительство доставлялись из разных мест: строевой лес — из Минской губернии, гранит — из Киевской, булыжниковый битый камень — из Бобруйска, кирпич — с киевских заводов, мергельную известь — из Орши, глину брали на Печерских горах, все железные конструкции везли из Англии — морем до Одессы и волами до Киева.

26 сентября 1853 г. газета «Киевские губернские ведомости» писала: **«1853 год, по справедливости, может быть назван золотым годом для Киева. Мы не успеваем даже наблюдать, не успеваем любоваться на многочисленные его постройки, на прекрасные продолженные дороги и искусно выровненные когоры и яры.** Киев ныне хороший, а через десять лет будет прекрасней; пращур российских городов помолодеет и ненамного, может быть, будет отставать от северных наших столиц Петербурга и Москвы. Наш знаменитый мост через Днепр, благодаря неутомимой деятельности англичанина Виньоля, уже закончен. Любопытные каждый день собираются посмотреть на утонченное творение инженерного искусства. Мост установлен на пяти каменных красивых быках, соединенных между собой толстыми цепями. Одним словом, Киевский мост будет одним из знаменитых в Европе».

Перед Цепным мостом, на Николаевском спуске, было решено соорудить часовню св. Николая. В мае 1862 г. инженер Киевского округа путей сообщения М. А. Бензман подготовил ее проект. В окончательном виде он был утвержден Александром II в мае 1865 г., а 4 апреля 1867-го часовню освятили. В ней установили образа св. Николая и еще трех святых, празднуемых 4 апреля — в день чудесного спасения жизни Александра II, когда на него в 1866 г. совершил покушение Дмитрий Каракозов. Иконы были выполнены академиком Петербургской Академии искусств Афанасием Рокачевским. Резные позолоченные рамы, железные решетки и шкаф для часовни изготовил мящанин Корнилий Пимоненко — отец известного украинского художника Николая Пимоненко.

И пришел 1920 год, и настал трагический для 67-летнего Николаевского цепного моста день. В последние три года своего существования мост увидел 15 перемен власти в городе: монархия Российской империи — Временное правительство — Центральная Рада — большевики — Центральная Рада — Украинская держава — Директория — большевики — атаман Струк — большевики — Украинская Народная Республика — белогвардейцы — большевики — белогвардейцы — большевики — поляки — большевики.

Оставляя Киев, поляки 10 июня 1920 г. взорвали мост. Он был восстановлен и открыт ровно через 5 лет по проекту Е. О. Патона и назван именем советской партийной и государственной деятельницы Евгении Бош (1879—1925). А в 1926-м была снесена часовня св. Николая.

Мост был разрушен при установлении Киева Красной Армией в начале Великой Отечественной войны (1941), а 5 ноября 1965 г. вблизи бывшего Цепного моста был открыт мост Метр.