

# Несколько жизней Русановского

**Виталий  
КОВАЛИНСКИЙ**

**105 лет тому назад — 11 (24) октября 1906 г. — в Киеве началось движение по капитальному Русановскому мосту.**

До этого здесь уже был мост, ставший фактически продолжением трассы Николаевского цепного моста, открытого 27 сентября 1853 г. Но, будучи деревянным, на сваях, он не был рассчитан на долгое существование. В 1890-е гг. в связи с перестройкой Цепного моста и перспективами новой общей трассы проблема Русановского моста, соединявшего Предместную слободку с Никольской, стала весьма острой.

В ноябре 1898 г., когда перестроечные работы на Цепном мосту были в самом разгаре, киевский предприниматель Н. Матвеев подал в министерство внутренних дел проект устройства электрического трамвая для соединения Киева с Броварами. По его замыслу, эта городская железная дорога должна была начинаться на набережной, идти по Николаевскому и Русановскому мостам, а дальше Черниговским шоссе прямо к Броварам. Приблизительную длину трассы г-н Матвеев определил в 30 верст, и она охватывала около 285 тыс. населения.

По поручению министерства проект рассмотрело правление Киевского округа путей сообщения. Его вывод, подписанный в ноябре 1899 г. начальником округа инженером Н. Лежневским, был категорическим: деревянный Русановский мост уже полностью непригоден, разрешить движение трамвая по нему нельзя.

Однако «Матвеев и Ко» не согласились с этим, и уже 1 декабря министерство путей сообщения получило возражения компании. В частности, правление Киевского округа считало, что трамвайные вагоны будут мешать движению фур сельских производителей по мосту и пугать лошадей, но на это был дан такой ответ:

*«Что касается того, что крестьянские лошади и волы будут пугаться не привычного им вида вагонов, из-за чего могут быть задержки движения и несчастные случаи, то имеем честь пояснить, что крестьянским лошадям и волам приходится в Киеве часто видеть вагоны трамвая на всех его улицах, и никаких несчастных случаев ни с ними, ни с людьми никогда не случилось. Благополучным является существующее ныне совместно трамвайное, экипажное и обозное движение Мало-Житомирской улицы, ширина которой несколько не больше ширины Цепного моста».*

Инициаторы трамвая отвергали и другие несерьезные замечания Киевского округа. Например, предлагалось обложить вагоны двигателями трамвая налогом в размере 18 коп. за проезд по рельсам непосредственно по мосту. Но за эти же рельсы, проложенные для подъезда по Набережной и Броварскому шоссе, налог не предусматривался.



Николаевский цепной мост



Русановский мост. 1920



Мост им. Е. Бош. 1925

Обсуждение условий, на которых могли бы прокладываться линии «матвеевцы», уже ставшие Обществу Киевско-Броварского электрического трамвая, продолжалось долго, и каждый раз выдвигались новые требования для предпринимателей. Например, такие: трамвай должен ходить лишь по набережной и Броварскому шоссе, а по Цепному мосту пассажиром следовало перевозить другим способом — гужевой тягой, то есть дилижансами (большая карета общего пользования) или линейками (длинный местный экипаж с продольной перегородкой, где пассажиры сидели по обе стороны). Также требовали вместо Русановского моста построить отдельно для трамвая. И еще вот такое — по первому требованию Общество должно немедленно, в течение трех месяцев, разобрат рельсовые пути и убрать все другое, имеющее отношение к трамваю, с Набережной, обоих мостов и Броварского шоссе.

Между тем министерство путей сообщения таки подало на рассмотрение Государственного совета предложение по сооружению через Русановский пролив постоянного железного моста вместо существовавшего деревянного. Предложение приняли, и сразу же было предусмотрено финансирование из казны. 12 июня 1902 г. Николай II утвердил решение Госсовета.

Проект моста, разработанный известным мостостроителем профессором Н. Белелюбским, министерство утвердило значительно позже — 11 сентября 1903 г., поэтому и строить мост начали лишь в 1904-м.

Несущие конструкции двухпролетного моста были металлическими, а полотно — деревянное. Новый мост обошелся казне в 700 тыс. руб. Но уже через два года после открытия, 7 июля 1908 г., движение на нем было надолго остановлено. Причиной стал пожар, уничтоживший деревянный настил.

На следующий день газета «Киевлянин» писала: «Русановский мост служит единственным путем сообщения для населения сел, расположенных на левом берегу Днепра, с городом Киевом. Ежедневно через мост проходят тысячи крестьян, которые приносят и привозят жизненные предметы на киевские базары. Округ путей сообщения имеет все средства для устройства временного сообщения, пока пострадавший мост не будет исправлен. На первых порах

необходимо установить хотя бы бесплатную переправу на лодках или с помощью парама».

8 июля случился пожар на главном мосту — Николаевском цепном. Сторожевая охрана увидела дым и огонь, вырвавшийся из-под деревянного настила между 2-м и 3-м быками, на середине моста. Ветра не было, и сторожа сразу же загасили огонь. Но главное — при осмотре выгоревшего места мостовики определили, что здесь был поджог с применением какого-то химического вещества, потому что гореть начало под настилом. Однако проведенное расследование конкретных результатов не дало.

Все эти обстоятельства дали повод к размышлениям относительно безопасности мостов. Пресса справедливо подчеркивала: «Пожар Русановского моста не



Русановский мост в наши дни



Русановский мост. 1908

мог причинить больших убытков, потому что он построен весь из железа и по новейшей конструкции, а Николаевский мост держится лишь цепями, соединенными стальными болтами, которые от огня, войдя в мягкое состояние, не удержат цепи, и весь мост должен непременно рухнуть, поскольку каменные устои его давно уже утратили свою силу, и надежд на них возлагать нельзя. Разрушение Николаевского моста при таких условиях, по мнению специалистов, может случиться в течение одного часа, а между тем сооружение такого моста потребует годы и капитала в миллион рублей».

Приехавший из Петербурга профессор Белелюбский в течение трех дней осматривал мост. Советская комиссия пришла к выводу, что основные металлические конструкции не пострадали. Уже утром 13 июля открылось конное движение, а на следующий день прочность уложенного временного настила проверили прохождением артиллерийского подразделение.

В 1908 г., еще до пожара, обсуждались реальные предложения по организации трамвайного движения с правого берега на левый. Но только 16 октября 1912 г. трамвай пошел по маршруту Киев — Дарница. После молебна в 11 час. утра первые пассажиры двинулись в путь с Подола. Четыре вагона курсировали через каждые полчаса, плата в один конец составляла 6 коп.

Так продолжалось до 10 июня 1920 г., когда отступавшие польские войска взорвали мосты. После этого киевляне на пять лет лишились прямой связи между берегами Днепра. Эти годы ушли на строительство по проекту профессора Евгения Патона на месте взорванного Цепного нового моста, названного в честь первого председателя Совнаркома УССР Евгения Бош, и восстановление поврежденного Русановского моста. 10 мая 1925 г. они были открыты, и газета «Пролетарская правда» писала: «День открытия моста стал самым торжественным праздником труда. Если праздник 1-го мая был демонстрацией пролетарской солидарности и его воля к выполнению заветов Ленина, то день 10-го мая показал результаты трудовых усилий пролетариата и был демонстрацией союза труда и науки. Высокой, крутой скат Днепра, что смотрит прямо на мост, облепили тысячи людей. В

воздухе — аэростат, аэропланы. Вот слышны тонкие, пронзительные гудки. От Петровки по рельсам быстро катится мото-трамвай. Пять лет он был «безработным». Теперь волею киевского пролетариата он снова начинает курсировать между берегами Днепра. Один за другим подходят еще мото-трамвай и, в ожидании момента открытия, вытягиваются у моста. Многотысячная трудовая публика устроила овацию проф. Патону, который выступает с речью, в которой характеризует значение моста и знакомит присутствующих с историей работ на строительстве. Проф. Патон указывает на единство, существовавшее между участниками строительства, и подтверждает, что вся работа выполнялась хозяйственным способом и дала лучшие результаты».

Была перерезана красная ленточка на мосту Е. Бош, и мототрамвай двинулись в сторону Слободки. Впереди вместе с вагоновожатым — профессор Патон. Затем под радостные возгласы и аплодисменты тысячи собравшихся перерезали ленточку на Русановском мосту, и по нему торжественно прошли представители рабочих и военные части.

В конце 1920-х по мостам осуществлялось уже надежное трамвайное движение. Маршрут № 14 ходил с Почтовой площадью до Никольской Слободки, а № 15 — до Дарницы. Еще один маршрут — № 16 — протяженностью 13,6 км начинался с Никольской Слободки, где размещался трамвайный парк им. Фрунзе, и заканчивался в Броварах.

Но наводнение весной 1931 г. прервало трамвайное движение. Причина — прорыв дамбы вблизи Русановского моста и сползание земли на набережную на участке между Почтовой площадью и мостом Е. Бош. На дамбе было разрушено 200 м трамвайного пути и воздушной контактной сети. Под одной из опор моста мощное водное течение образовало большую воронку, представлявшую собой серьезную опасность. Восстановительные работы затянулись почти на два года. Открыли Русановский мост для движения лишь в начале апреля 1933-го.

Мосты служили киевлянам до 1941 г. и были взорваны при отступлении Красной Армии. А 6 ноября 1965 г. было вновь торжественно открыто движение по старому маршруту, но по новым железобетонным мостам — Метро и Русановскому.

Інтернет-магазин  
www.gobest.com.ua

## Фільтри ЕКО 2000 та комплектуючі

**3 рівні доочищення води:**

1. Керамічний вкладиш
2. Вугільний сорбент оброблений нітратом срібла
3. Magnet.

Швидко акція обміну  
ЕКО 222 на ЕКО 2000

**292-95-30; 292-95-32**

Київ, вул.Пожарського, 4 (ст.м. "Дарниця")

Можлива доставка та підключення