



Валентин Серебряков

Иерусалимский мост

«Арфа Давида»

Венок сонетов

Валентин Серебряков

**Иерусалимский мост «Арфа
Давида». Венок сонетов**

«Издательские решения»

Серебряков В. М.

Иерусалимский мост «Арфа Давида». Венок сонетов /
В. М. Серебряков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-832567-0

Эта небольшая книга стихов в виде венка сонетов сложилась под впечатлением от Иерусалимского Струнного моста, построенного в 2008 году по проекту испанского архитектора Сантьяго Калатравы и введенного в строй с запуском первой городской трамвайной линии в 2012 году. В книге представлено много фотографий с видами моста, дано описание моста и приведены сведения о Сантьяго Калатраве и его творчестве.

ISBN 978-5-44-832567-0

© Серебряков В. М.
© Издательские решения

Содержание

Вместо предисловия	7
Конец ознакомительного фрагмента.	9

Иерусалимский мост «Арфа Давида» Венок сонетов

Валентин Михайлович Серебряков

© Валентин Михайлович Серебряков, 2016

ISBN 978-5-4483-2567-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

*Посвящается дочери Эмме,
которая сделала все,
чтобы я влюбился в этот город*



Валентин и Зинаида Серебряковы на Иерусалимском мосту,
ноябрь 2012 г.

Вместо предисловия

В Иерусалиме недавно был торжественно открыт Струнный мост (Гешер ха-Мейтарим – на иврите) – одно из последних творений Калатравы. На сегодняшний день это самый длинный транспортный вантовый мост в мире. Его летящий силуэт восхищает даже самых ярых противников.

(Из Интернета)

Так получилось, что осенью 2012 года я оказался в Израиле, в Иерусалиме. И увидел это инженерное чудо. Струнный мост был построен в 2008 году, но полностью введен в строй с запуском трамвайной линии в 2012 году. Иерусалимский Мост вызывал у меня неподдельный интерес. Восхититься было чем: высокая опорная мачта и полотно моста уравнивают друг друга с помощью многих струн, каждая из которых натянута между мачтой и своим сегментом. Сооружение получило поэтическое название «**Арфа Давида**» и действительно напоминает огромный музыкальный инструмент с множеством струн, которые в пространстве создают красивые пересечения и параболические линии.

Мост вызывал и массу вопросов, но все они сводились к главному – как на наклоненной и изогнутой (как бы сломанной) мачте-стреле может висеть эта громада? Сначала я прогулялся по мосту, сделал несколько снимков на память, один из них даже поместил на обложку своей страницы в Фейсбуке.

Но интерес не пропадал. Заглянул в Интернет. И узнал, что мост построен по проекту архитектора Сантьяго Калатравы, стальных струн всего 66, по 33 с каждой стороны мачты, их диаметр 5 см, общая длина моста 360 метров, а висящая на струнах часть – 160 метров. Высота мачты 119 метров. В следующие приезды в Иерусалим я все эти метры просчитал, прошагал, несколько раз обошел мост со всех сторон и сделал огромное количество снимков с разных ракурсов. Обратил внимание, что струны распределены по хребту моста с равными интервалами и пол в пешеходной части выстелен прямоугольными прозрачными плитами равной длины. Мост как бы складывается из таких равных частей-сегментов, которые я назвал «мостокванты». А за мощной стеной-хребтом проложены две трамвайные линии, по которым в оба конца по четкому расписанию ходят трамваи.

Мачта-опора своей консольной частью подхватывает мост и выходит на другой его стороне мощным железобетонным выступом, к которому крепятся 4 мощных каната, удерживающие мачту. Они примерно в три раза толще каждой из 66 струн и держат мачту у основания загнутой вверх половины мачты, к которой по всей длине слева и справа крепятся струны. Нижняя консольная часть мачты, на которую опирается начало висящего моста, основательно закреплена на глубоком фундаменте. Это центр всей конструкции, главный опорный узел моста. От этого места, если смотреть со стороны мачты, мост, загибаясь крутой дугой большого радиуса (по моим прикидкам эта дуга около 120 градусов, а радиус примерно 75 метров) в сторону улицы Яффо, нависает на высоте, достигающей до 7 метров, огромным валом (в определенном ракурсе напоминающим бурун) над оживленной улицей – сдерот Шазар, которая образует сложный перекресток с прилегающими и пересекающими ее улицами. И через некоторое расстояние в том месте, где заканчивается последняя из этих 33-х струн, мост уже прочно опирается на землю, постепенно спускаясь на уровень дорожного полотна улицы Яффо. А остальные левые 33 струны закреплены на дальней наземной части моста, которая плавным поворотом направо в самом конце вливается в бульвар Теодора Герцля.

Наклон мачты назад от моста и слегка в сторону наземной части, как бы имитирует фигуру исполина, упершегося ногами и в неимоверном напряжении, удерживающего висящую часть моста. Чем не образ Свифтовского Гулливера, Человека Горы, который зацепив каждый из кораблей (свой сегмент моста) крюком с привязанной к нему веревкой-струной тянет за собой весь блефусканский флот, дугой изогнувшийся по «водной» глади вокруг него.

Игра струн в пространстве усиливается своеобразным их закреплением на мачте. Если бы дальняя струна была протянута к верхней точке изогнутой части стрелы, а ближняя – к нижней, то был бы просто расходящийся веер струн, красиво охватывающих дугу моста. Но авторы проекта посчитали, что правильнее закрепить струны в другом порядке. И мы видим, что самая ближняя к началу висящей части моста струна закреплена в самой верхней точке изогнутой части мачты, а самая дальняя от мачты струна закреплена в нижней ее части. Так же закреплены струны и на противоположной стороне мачты. И это рисует в пространстве сетки, перехлесты, расходящиеся, как от множества веретен нити, ажурные переплетения, похожие на оперения крыльев.

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.