



ГЕОРГИЙ ЗУЕВ

Там,
где

*Брюков
канал...*



Георгий Иванович Зуев
Там, где Крюков канал...
Серия «Всё о Санкт-Петербурге»

Издательский текст
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3298005
Там, где Крюков канал...: Центрполиграф; М.; 2012
ISBN 978-5-227-03548-6

Аннотация

Крюков канал – один из самых первых, проложенных в XVIII веке по распоряжению Петра I. Именно канал предопределил облик заповедной части города под названием Коломна. В ее домах обитали известные писатели, поэты, артисты и художники, государственные деятели и прославленные военачальники. Здесь переплелись судьбы первых создателей российского флота, поэтов, писателей, композиторов. Следуя за ярким и образным повествованием, мы узнаем смешные и печальные истории обычных домов, Мариинского театра, Литовского замка, Театральной площади, Никольского рынка, Богоявленского Морского собора.

Книга будет интересна всем, кто интересуется архитектурой, историей театра, музыки, литературы и, конечно же, Петербурга.

Содержание

От автора	4
«ЕСЛИ БОГ ПРОДЛИТ ЖИЗНЬ И ЗДРАВЬЕ, ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ ДРУГОЙ АМСТЕРДАМ»	10
ДОМА И ЛЮДИ НАБЕРЕЖНЫХ КРЮКОВА КАНАЛА	38
НОВАЯ ГОЛЛАНДИЯ	45
Конец ознакомительного фрагмента.	59

Георгий Иванович Зуев

Там, где Крюков канал...

От автора

*И, перерезавши кварталы,
Всплывают вдруг из темноты
Санкт-Петербургские каналы,
Санкт-Петербургские мосты!*

Н. Агнивцев

Санкт-Петербург всегда славился своей царственной красотой, парадной торжественностью архитектурных ансамблей, строгой соразмерностью улиц и площадей. Такая же неотъемлемая черта города – полноводные реки и старинные рукотворные каналы с кружевной легкостью решеток, стремительностью разбегающихся живописных перспектив и плавными линиями мостов.

Как в зеркало, смотрится в петербургские каналы Северная столица, будто любитесь своими золотыми шпилями и куполами, четкими колоннадами и арками. Восхищаясь современным Петербургом, невозможно не поддаться великолепию и обаянию оставшегося нам в наследство старого города, прославленного некогда великими поэтами, писателями и живописцами. Неповторимая прелесть этих заповедных уголков петровского «парадиза» особенно явственно ощущается в сокровенных исторических частях города, на его набережных с затейливыми мостами и мостиками.

Основатель новой столицы император Петр I видел будущий город «русским Амстердамом», прорезанным реками и сетью прямых каналов. По твердому убеждению царя, водоемы должны были придать его детищу не только величественное своеобразие, но и стать надежными гидротехническими сооружениями, способными осушить огромные участки территории городских кварталов, ликвидировать многочисленные болота и гиблые топи. Городские каналы позже превратились в надежные, удобные транспортные магистрали, по которым в столицу доставлялись строительные материалы, дрова и необходимые продукты питания первым жителям Петрополя. Почти целое столетие воды каналов оставались настолько чистыми, что служили источниками вполне доброкачественной питьевой воды.

Крюков канал относится к числу первых столичных водоемов, проложенных в XVIII веке по распоряжению Петра I. Вначале он соединял Неву с Мойкой и под прямым углом пересекался с Адмиралтейским каналом, проходившим тогда параллельно Неве с северной стороны Новой Голландии и далее по линии сегодняшнего Конногвардейского бульвара. В 1780-х годах русло Крюкова канала продолжили до реки Фонтанки. Его берега облицевали добротным финским гранитом и перекинули через него шесть мостов. В 1840-х годах часть старинного водоема, от Невы до места пересечения с Адмиралтейским каналом, засыпали. В то время намечалось строительство Благовещенского моста через Неву и одновременно освобождалось место для формирования новой городской одноименной площади.

Протяженность современного Крюкова канала немногим более километра, но именно он на протяжении почти трехсот лет активно влиял на формирование той части города, которая еще в 1740-х годах получила название Коломна.

Прорытый канал во многом предопределил характер застройки этой городской территории, ее особый ландшафт и собственно образ петербургской Коломны во всей ее непо-

вторимости. Важным элементом местного пейзажа впоследствии стали новые деревянные мосты через Крюков канал, связавшие воедино улицы, переулки и жилые кварталы.



Панорама Крюкова канала. 2006 г.

Отдаленность набережных одного из самых коротких по своей протяженности городских каналов от центра столицы долгие годы придавала им вид тихой и спокойной окраины, а история этого водоема оставалась как бы в тени более именитых соседей – рек Фонтанки, Мойки и канала Грибоедова.

Триста лет неспешно струится вода старого коломенского канала, на каменных набережных которого и сегодня еще можно увидеть аккуратные двухэтажные особнячки, с небольшими окнами по лицевому фасаду, стройными фронтонами, изящными карнизами и замысловатыми рисунками ограждений старых балкончиков. Подслеповатым окошкам бывших барских особняков до сих пор суждено созерцать чудо, возведенное гением русского зодчества С. И. Чевакинским – Николо-Богоявленский Морской собор и его стройную колокольню, отражающуюся в тихих водах Крюкова канала. По своей пропорциональной красоте и стройности силуэта колокольня принадлежит к лучшим произведениям архитектуры XVIII века.



Набережная Крюкова канала. 2005 г.

Набережные Крюкова канала – средоточие памятников старины, знаменитых культурных и торговых заведений. Благодаря своему богатому историческому прошлому Крюков канал внесен в реестр заповедных зон Санкт-Петербурга. Берега канала по-прежнему украшают изящные арки Новой Голландии, аркады Никольского рынка, Мариинский театр и другие знаменитые исторические объекты города.

Жилые и общественные здания на набережных канала частично сохранили свой первоначальный облик и сегодня охраняются государством. Другие же неоднократно изменяли свой вид, обрастали дополнительными этажами. Подобные строения, порой не имеющие высокой художественной ценности и презрительно зачисленные в перечень «доходных» или

«эклектических» домов, все же продолжают оставаться городскими объектами, ценными для нашей истории «памятью места», на котором их некогда соорудили или капитально перестроили. Общеизвестно, что именно сама набережная Крюкова канала, жилые дома, лестницы и дворы, а не выдающиеся памятники зодчества часто являлись ареной, историческим местом действия важнейших эпохальных событий и судьбоносных перемен.

Каждый дом на набережной старинного канала являл собой образ некоего посредника между поколениями наших земляков.

В разные исторические периоды в домах на Крюковом канале обитали известные писатели, поэты, артисты и художники, государственные деятели и прославленные военачальники. Здесь жил поэт В. А. Жуковский, к которому на «литературные субботы» приходили Н. В. Гоголь, И. А. Крылов, В. К. Кюхельбекер, П. А. Вяземский. Юноша Пушкин приносил сюда песни своей первой поэмы «Руслан и Людмила». В доме своих родственников Хвостовых на Крюковом канале в мае 1800 года скончался опальный генералиссимус А. В. Суворов.

Строгая красота набережных Крюкова канала всегда притягивала талантливых живописцев, остававшихся на протяжении всей своей жизни верными теме уникального петербургского пейзажа.

Если в сознании подрастающего поколения горожан Петербург как некий образ связан прежде всего с событиями недавнего прошлого, еще не ставшего историей, то для людей старшего поколения город является частью их биографии. Им пришлось увидеть и пережить тяготы военных и революционных лихолетий, губительную для страны политику «военного коммунизма», период жесточайших репрессий и трагические дни блокады Ленинграда. В феврале 2006 года ежемесячный литературный журнал «Нева» опубликовал на своих страницах шесть стихотворений популярного поэта Александра Городницкого, одного из ленинградских мальчишек, переживших в осажденном городе, в Коломне, самые тяжелые времена вражеской блокады.

Также, как и автору опубликованной в журнале подборки стихотворений, мне пришлось в годы войны, «зеленым» восьмиклассником, по воле суровых блокадных обстоятельств, «перейти через Крюков канал» и некоторое время прожить на земле заповедной Коломны.



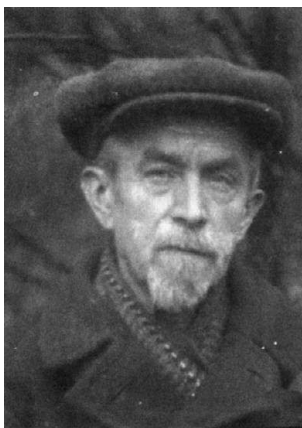
Г. И. Зуев. 1946 г.

В судьбе военного поколения блокадных ленинградских подростков много общего. Оглядываясь назад, я и теперь чувствую, как много сумела в то тяжелое время вместить в

себя наша детская жизнь, как быстро мы повзрослели под влиянием невероятно суровых и безжалостных требований длительной вражеской осады города.

До сих пор помнятся трагические дни и ночи, проведенные в блокадном Ленинграде. Промороженный Крюков канал, щемящая душу тишина занесенной снегом набережной. Под тревожный перестук уличного метронома прифронтовая Коломна, осыпаемая бомбами и тяжелыми снарядами, продолжала жить и сражаться. По мере слабых мальчишеских сил, мы старались помогать взрослым, сбрасывали с крыш и гасили зажигательные немецкие бомбы. Тогда мальчишки собирали оригинальные коллекции: стабилизаторы немецких «зажигалок» и разнокалиберные осколки с острыми рваными краями – от фугасных бомб и дальнобойных снарядов. У меня, как, впрочем, и у большинства сверстников, переживших фашистскую осаду города, до сих пор ощущается специфический вкус крошечной пайки блокадного хлеба, а также редкого деликатеса тех времен – лепешек из дуранды (жмыхов), поджаренных на остатках довоенной олифы. Весна 1942 года подарила нам «вегетарианское» питание – суп и лепешки из молодой лебеды.

А разве можно забыть аромат и горьковатый вкус нашего фирменного блокадного напитка – верного средства от цинги – крепкого зеленоватого настоя из сосновых иголок.



В дни блокады Ленинграда меня спас мой дед – питерский рабочий Иван Михайлович Типикин. Фото – зима 1942 г.

От гибели в самые суровые дни блокады Ленинграда меня спас дед – замечательный мастер и умелец. Сейчас это может звучать и парадоксально, но я уверен, что именно работа в составе его оперативной ремонтной бригады в первой половине 1942 года пробудила во мне спасительную энергию и силу выжить в те гибельные времена. Меня зачислили в состав районной ремонтной службы, и в первые дни января я с гордостью предъявлял охране свое служебное удостоверение, в котором значилось, что владелец документа является учеником слесаря и мастера ремонтной бригады. Мой дед и наставник добросовестно обучал меня профессии прямо на объектах, где по нарядам трудилась его бригада. Обучал по старинке, требовательно, так же, как раньше приучал к делу своих сыновей мой прадед – знаменитый каретный кузнец. Мое обучение мастерству оказалось довольно результативным. Дед требовал выполнять любую работу в срок, качественно и на совесть. Я старался, работал на пределе своих тогдашних физических возможностей, истощенных хроническим голода-нием. Мы работали в учреждениях района, госпиталях и на небольших производственных предприятиях.

Весной 1942 года деду поручили задание по монтажу и наладке технической линии для изготовления армейских галет, предназначенных для воинских частей Ленинградского

фронта. Это поручение было выполнено в срок: в июне 1942 года на Староневском проспекте, неподалеку от бывшей «филипповской» булочной, в помещении дореволюционной хлебопекарни заработала автоматизированная линия по производству галет для бойцов, обороняющих осажденный город.



Плакат на жилом доме вблизи истока Крюкова канала. 1942 г.

В сентябре 1942 года я продолжил обучение в своей школе.

Дети, выжившие в условиях девятисотдневной блокады Ленинграда, жили тогда с верой в победу и в ожидании дня нашего освобождения. И мы дождались счастья стать свидетелями долгожданного прорыва блокады города и празднования победы над фашистской Германией. Какое народное ликование и душевный подъем царили тогда на Крюковом канале. 9 мая 1945 года его набережные заполнились оживленными толпами людей, мы вдруг впервые увидели улыбающихся и от всей души смеющихся горожан. Люди плакали от радости, поздравляя друг друга с Днем Великой Победы. На Театральной площади гремели оркестры. В районе Невы ударил мощный праздничный артиллерийский салют. Наступили первые мирные дни. Крюков канал сбросил с себя свой прифронтовой камуфляж, залечивал тяжелые раны, нанесенные войной. Канули в Лету трагические времена. Для нас, блокадных мальчишек и девчонок, началась тогда новая страница жизни – прекрасное время послевоенной юности, веселой, наполненной жизнью и лучезарными романтическими надеждами. С какой щемящей тоской о прошлом, какой грустной иронией и ностальгией по ушедшим годам нашего отрочества звучат сегодня воспоминания Александра Городницкого в стихотворении «Коломна»:

Был и я семиклассник зеленый
И, конечно, в ту пору не знал,
Что ступаю на землю Коломны,
Перейдя через Крюков канал.
Поиграть предлагая в пятнашки,
Возникает из давних времен
Между Мойкой, Фонтанкой и Пряжкой
Затерявшийся этот район.
Вдалеке от Ростральной колонны
Он лежит в стороне от дорог.
Был и я обитатель Коломны,

Словно Пушкин когда-то и Блок.

<...>

Ах, какие в те годы гулянки
Затевались порой до утра,
Там, где Крюков канал и Фонтанка
Обнимались, как брат и сестра!
Я ступаю на землю Коломны,
Перейдя через Крюков канал,
И себя ощущаю бездомным
Оттого, что ее потерял.
Там кружит над Голландией Новой
И в далекие манит края,
Прилетая из века иного,
Незабвенная чайка моя.

Краса и гордость Петербурга, Крюков канал по-прежнему степенно, неспешно несет свои воды в старую Фонтанку, и в месте слияния с ней внезапно открывается глубинная перспектива в сердце бывшей Большой Коломны, замыкаемая стройной колокольной Николы Морского.

Этот заповедный район продолжает оставаться предметом обожания и любви горожан, заветным местом поэтов, писателей и художников. Тот, кто хотя бы один раз побывал на его набережных, навсегда запомнил удивительную гармонию архитектурных сооружений разных эпох и спокойного течения воды.

Три столетия радует жителей Петербурга Крюков канал, творение талантливых русских мастеров, строителей и зодчих. Бывая здесь в разные периоды года, не устаешь поражаться его необычной красоте и величию, посланным в наши дни из далекого петровского времени.

«ЕСЛИ БОГ ПРОДЛИТ ЖИЗНЬ И ЗДРАВЬЕ, ПЕТЕРБУРГ БУДЕТ ДРУГОЙ АМСТЕРДАМ»

Воздвигнув столицу на отвоеванной у шведов территории, в непосредственной близости от новой государственной границы, Петр заявил миру, сколь прочно утвердилась Россия на заветных берегах Балтийского моря. Молодого царя не испугала близость агрессивных и пока довольно сильных противников, чей король угрожал, что построенные здесь русские города в ближайшее время будут им взяты и разрушены. Не останавливала Петра Алексея и неосвоенность отвоеванного края с его болотами и лесами. По вечерам густой туман сплошной пеленой окутывал гиблые места, топи и трясину, заросшую осокой, низкорослым кустарником на мшистых зеленых кочках.

Будущее нового столичного города с самого начала мыслилось царю Петру величественным и блистательным. Российскому императору хотелось, чтобы «новый сей царствующий град с прочими доброжелательными и союзными европейскими государи как наилучше поблизости мог с ними иметь во всяких политических делах, честное обхождение в договорных союзах, постоянная верность, а в коммерциях происходила б взаимная друг другу польза». В мечтах монарха «парадиз» на берегах Невы обязательно должен был стать предметом восхищения и зависти всех государственных деятелей Европы.



А. Овсов. Император Петр Великий. 1725 г.

В 1714–1715 годах строительная деятельность Петра I резко активизировалась. Подвижный, вечно куда-то спешащий, он исколесил Россию и многие заморские страны. Царь успевал всем заниматься, во все вникать, все контролировать. Его можно было видеть повсюду – в Кронштадте, на стенах Петропавловской крепости, на стапелях Адмиралтейской верфи и на многочисленных строительных площадках города. Он сам решал, где какому зданию быть, и самолично утверждал проекты столичных объектов. Одновременно с этим император подыскивал талантливых архитекторов, способных воплотить его мечты по обустройству нового города.



Первый зодчий Петербурга Доменико Трезини

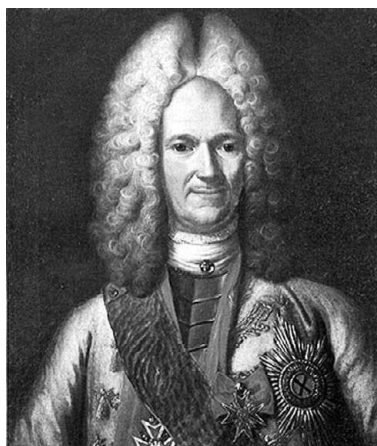
Однако приглашенные на царскую службу знаменитые заморские зодчие, такие, как Доменико Трезини из Копенгагена, Георг Иоганн Матарнови из Германии, Никколо Микетти из Италии, фон Звитен из Голландии и многие другие лучшие архитекторы Европы, оказались заурядными городскими строителями, а не новаторами в возведении невиданных доселе городов.

И все же специалист, удовлетворивший требованиям и задумкам русского царя, нашелся.



Неизвестный художник. Петр I Великий на строительстве Петербурга

В 1716 году из Парижа в Россию приезжает архитектор Жан-Батист-Александр Леблон, заключивший с русским царем во французском городе Пермонте пятилетний контракт. Император тогда писал Меншикову: «Сей мастер из лучших и прямою диковиною есть – как я в короткое время мог его рассмотреть. К тому же не ленив, добрый и умный человек». В сопроводительном письме, врученном Леблоном «князю Ижорскому» – Меншикову, Петр указывал: «Доносителя сего Леблону примите приятно и по его контракту всем довольствуйте» и велел «объявить всем архитекторам, чтобы без его (Леблона. – *Авт.*) подписи на чертежах не строили».



Губернатор Петербурга, князь А. Д. Меншиков

Любимец Петра I Ж.-Б. Леблон, проживший в Петербурге менее трех лет, оставил в градостроительстве заметный след. Талантливый зодчий, художник, теоретик ландшафтного искусства, инженер, просветитель-гуманист, он являлся мастером ренессансного типа, со смелыми замыслами и проектами. Преодолевая зависть, злобу, кляузы и козни соперников, «генерал-архитектор» Леблон создал в русской столице девятнадцать производственных мастерских; первую архитектурную школу и первую же в России мастерскую декоративной лепки под руководством скульптора К. Б. Растрелли; мастерскую-школу художественной резьбы по дубу во главе с талантливым ваятелем Н. Пино; столярные мастерские, слесарно-кузнечные, школу-студию по художественной обработке камня, литейно-чеканную мастерскую.

В 1715 году у Петра I появилась задумка – сделать центром Петербурга Васильевский остров, и по его указанию архитектор Леблон составил план застройки этой столичной территории. Весь остров царь предполагал прорезать многочисленными каналами, уподобив свой «парадиз» милому его сердцу Амстердаму. По свидетельству А. К. Нартова, одного из любимых приближенных и сподвижников императора, Петр I в разговорах не раз повторял: «Если Бог продлит жизнь и здоровье, Петербург будет другой Амстердам».

Справедливости ради следует отметить, что необходимость сооружения в городе каналов диктовалась не только любовью царя Петра к архитектуре голландских городов. В процессе застройки и благоустройства территории новой российской столицы потребовалось срочное осушение заболоченных земель. Каналы выполняли не только дренажные функции: они должны были ослабить напор водной стихии при регулярных в устье Невы наводнениях, мощь и разрушительность которых императору пришлось узнать на собственном опыте.

На планах Леблona (так и не реализованных) сеть каналов имела строгий геометрический рисунок. Сегодня на месте проектируемых Леблоном каналов на Васильевском острове прекрасно смотрятся параллельные улицы – линии. В те же далекие времена предполагалось, что жилые дома должны строиться в линию по обоим берегам каждого канала.

Французский архитектор энергично взялся за дело. По оценкам зодчих той эпохи, «„Леблонов Петербург“ был спроектирован с замечательной для начала XVIII века обдуманностью и красотой». Позднее (в 1869 году) проект архитектора во всех деталях и подробностях описал и прокомментировал столичный «Журнал путей сообщения». По решению Леблona, «Петербург, прорезанный тройным кольцом укреплений, был расположен на Васильевском острове (от Биржи до Смоленского поля), на нынешней Петербургской стороне (от Малой Невки до Карповки) и в материковой части (от Невы до Екатерининского канала). Городская территория имела, по проекту Леблona, очертания овала и была укреплена почти

до полной неприступности, с приспособлениями для потопления неприятеля, на случай, если бы он овладел переднею линией укреплений.

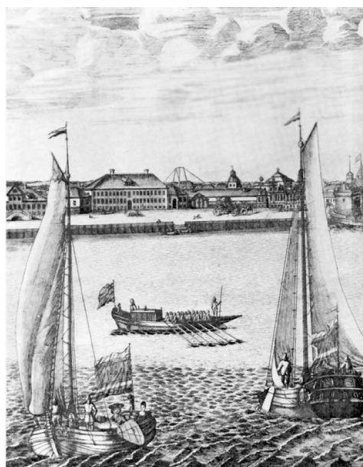
Центр города, на Васильевском острове, приблизительно на углу современной 12-й линии и Среднего проспекта, занимал царский дворец, а вокруг него располагались дома вельмож. Каждой национальности отводился особый квартал с храмом на круглом островке среди каналов, шириною в 6–12 сажен.

Рынков Леблон проектировал построить 7 (4 на Васильевском острове и по одному на Петербургской стороне и Мойке); мостов 3, на месте нынешнего Дворцового и Биржевого и от Летнего сада на Петербургскую сторону. В устье Невы на Васильевском острове Леблон предусмотрел скотопригонный двор и на воде „битейный двор“ (скотобойни). Кругом города, за линией укреплений, располагались огороды „со всякими потребами“, госпитали и кладбища.

Своим проектом Леблон предусмотрел здание „академии всех искусств и ремесел“, триумфальную колонну, памятник Петру I. На плане обозначалось и „Марсово поле“ – на Васильевском острове.

«Идеальный» Петербург был продуман французским зодчим до мелочей. В частности, землю при рытье каналов архитектор предлагал употребить «на возвышение петербургской почвы, на каждой улице у рогаток установить пожарные насосы, во дворах домов – колодцы и цистерны». В каждой части города предусматривались здания школ, бирж, ярмарки и даже места казни.

Работу Леблona в Петербурге в значительной мере осложняли постоянные интриги и доносы царю его петербургских коллег по профессии, козни и происки князя Меншикова, невзлюбившего столичного «генерал-архитектора». Указ Петра I, «чтобы онoго Леблona были послушны», остался пустым звуком. Особенно агрессивно к делам и проектам Леблona был настроен скульптор Бартоломео Растрелли (отец знаменитого архитектора). Дошло до того, что Растрелли не раз специально подсылал своих слуг для нападения на «генерал-архитектора» Леблona. Проезжая в карете мимо дома итальянского скульптора, Леблон был атакован солдатами, выбежавшими из особняка Растрелли, которые набросились на его экипаж и перерезали ножами всю упряжь. «Генерал-архитектор» и его переводчик Михей Ершов прогнали их, но из дома выскочили другие солдаты с обнаженными шпагами и вновь атаковали экипаж Леблona.



А. Зубов. Панорама Петербурга. 1716 г.

Академик Яков Яковлевич Штелин рассказывал, что Петр I неоднократно получал отрицательные отзывы князя Меншикова о деятельности зодчего. При возвращении из-за границы император, осматривая Васильевский остров, заметил зодчему, что улицы и каналы, прорытые во время его отсутствия, «очень узки и как будто даже уже каналов и улиц в Амстердаме и Венеции, взятых за образец при планировке Васильевского острова».

Петр I специально поехал к голландскому резиденту Вильде, чтобы переговорить об этом. Вильде преподнес Петру I планы Амстердама, по которым и была произведена сверка ширины возведенных Леблонем каналов. Контрольные измерения ширины василеостровских каналов производил лично сам русский царь, отправившийся на шлюпке вместе с голландским дипломатом по каналам. Ширина их действительно оказалась не соответствующей габаритам амстердамских каналов. Царь был разгневан: задуманная планировка города погибла.

В 1719 году Леблон умер, и с его смертью вопрос об устройстве Санкт-Петербурга по типу Амстердама и Венеции был закрыт. Каналы Васильевского острова засыпали в середине XVIII века и превратили в дорожные магистрали, названные линиями.

5(16) ноября 1704 года, вскоре после основания новой столицы, Петр I заложил на южном берегу Невы судостроительную верфь – Санкт-Петербургское, или Главное, Адмиралтейство. Архивные документы утверждают, что строилась она по проекту и при непосредственном участии самого российского императора. В Центральном военно-морском музее хранится старинная гравюра с собственноручной надписью Петра I: «Сей верфь делать государственными работниками или подрядом как лучше и построить по сему».

Царь сумел разместить на сравнительно небольшом земельном участке необходимые и взаимосвязанные кораблестроительные производства.

В начале 20-х годов XVIII века в устье реки Мойки построили адмиралтейские склады для хранения и выдержки лесоматериалов, мастерские по строительству шлюпок, корабельного рангоута и блоков.

В развитие идеи российского императора о превращении новой столицы в северную Венецию, для удобства транспортировки строительных материалов на верфь и склады, в 1720 году специально прорыли Адмиралтейский канал, в результате чего в дельте Невы образовался небольшой островок треугольной формы, получивший впоследствии, с легкой руки императора, название Новая Голландия.



Арка Новой Голландии. 2006 г.

По этому каналу на Адмиралтейскую верфь доставляли лес из «магазинных» – складов, проводили для окончательной оснастки боевые галеры из Галерного двора.

Почти под прямым углом к Адмиралтейскому каналу, через территорию современной площади Труда, в 1717–1719 годах проложили еще один – Крюков. Во время работы

строители столкнулись с целым рядом трудностей: приходилось засыпать многочисленные пустоты и забивать сваи в местах широкого разлива воды; в иных местах землекопы вынимали из русла будущего канала залежи крупных валунов, оставшихся в земле от ледниковых периодов, вручную выкорчевывали огромные пни многолетних деревьев. В ноябре 1719 года первый отрезок Крюкова канала между Невой и Мойкой был принят в эксплуатацию правительственной комиссией.



И. Н. Никитин. Портрет Петра I. 1717 г.

В государственном архиве сохранился документ XVIII века, зафиксировавший факт приемки нового канала: «Урочище Крюков канал, который проведен из Большой Невы, мимо Новой Голландии в Мойку речку, звание свое имеет по сему, что с первых лет был здесь при Санкт-Петербурге знатный подрядчик посадский человек, прозванием Семен Крюков, которого государь Петр Великий знал довольно, и оный подрядчик вышеписанный канал делал, от чего и именованное оное получил».

Да, это действительно соответствует истине, однако мало кто знает, как этому строителю удалось заполучить столь выгодный подряд. По этому поводу существует историческая легенда, дошедшая до наших дней. Оказалось, что, покровительствуя искусству, царь направил за границу для учебы несколько талантливых молодых людей, среди которых находился и Иван Никитич Никитин – будущий известный живописец, один из основоположников русской светской живописи, добивавшийся в портретах передачи характерных индивидуальных черт модели и реалистичности изображенных предметов. До наших дней дошли его замечательные картины: «Напольный гетман» (1720 г.) и «Петр I на смертном ложе» (1725 г.). Вернувшись в Россию, Никитин безрезультатно пытался продать свои работы соотечественникам. Их не покупали. Тогда Петр I устроил в своем доме аукцион картин этого талантливого художника. На аукционе присутствовали знатные люди столицы, в том числе такие вельможи, как светлейший князь А. Д. Ментиков, граф Ф. М. Апраксин и граф Ф. А. Голицын – сподвижники Петра Великого.



И. Н. Никитин. Портрет царевны Анны Петровны. 1716 г.

Картины быстро раскупили, осталась одна, которую царь-аукционист продавал с особым условием: «Эту картину купит тот, кто больше меня любит». Цена постоянно росла, и когда стоимость картины дошла до двух тысяч рублей, из дальнего угла зала сделал заявку молчавший все время дородный подрядчик Семен Крюков, который сразу повысил цену до трех тысяч рублей. Государь ударил по столу молотком и дал знак об окончании аукциона. Он публично троекратно расцеловал купца и объявил всем, что подряд на рытье канала передается этому строителю, а сам канал будет впредь называться Крюковым.



И. Н. Никитин. Портрет царевны Елизаветы Петровны. 1712 г.

Художник Иван Никитин, косвенно причастный к возведению Крюкова канала, заслуживает того, чтобы рассказать о нем подробнее. Он стал первым русским портретистом, снискавшим любовь Петра I. Царь гордился своим придворным живописцем и поминал его в одном из писем к Екатерине. В «Юналах» Петра часто встречается запись о том, как Никитин сопровождал императора то в Кронштадт, то в Дубки, то на торжественные церемонии и при этом всегда «списывал с него персону». Портреты Ивана Никитина – блестящие по исполнению, верные в оценке человеческих характеров, прокладывали дорогу реализму в русском изобразительном искусстве.



Императрица Анна Иоанновна

По возвращении в 1719 году художника из Флоренции, где он и его брат Роман обучались живописи в итальянской Академии рисунка, Ивану Никитину по именному указу Петра

І было пожаловано «на Адмиралтейском острове, по берегу речки Мьи, на перспективной дороге близ Синяго мосту, на правой стороне место с хоромным строением».



И. Н. Никитин. Петр I на смертном одре. 1725 г.

Старое здание перестроили за счет императорской Канцелярии от строений. Просторный жилой дом вольготно разместился на углу набережной реки Мойки и Вознесенского проспекта (ныне левая часть дома № 70 на набережной Мойки). Было «на том дворе по той Вознесенской улице пять покоев и сени». В 1722 году Иван Никитин «бил челом», чтобы ему пожаловали «данную» на владение этим столичным участком.

Судьба талантливого русского человека, художника окончилась трагично. Мог ли он знать, что после смерти своего благодетеля – самодержца Российского – счастье откажет ему. Какие удары обрушатся на блестящего портретиста! Арест, допросы в Тайной канцелярии и ссылка в Сибирь в период правления Анны Иоанновны, племянницы Петра I. В те годы фактическим правителем России стал фаворит новой императрицы – герцог Курляндский и глава реакционного режима граф Э. И. Бирон. В 1731 году он возглавил новый совещательный орган – Кабинет министров, куда кроме него вошли граф Б. Х. Миних и граф А. И. Остерман.

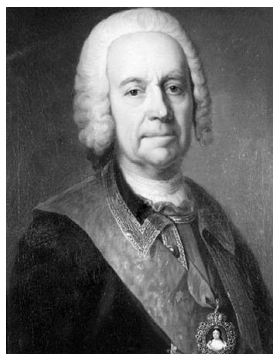


Герцог Э. И. Бирон

России Бирон не знал и не понимал, не сочувствовал интересам русского народа и не стеснялся открыто выражать равнодушие и презрение к его вере и обычаям. Не доверяя ни одному сословию, он организовал сеть полицейского сыска и надзора. Любое недовольство каралось строжайшим образом. Громкие политические процессы, неоправданно

грубые методы наведения дисциплины в армии, жестокие казни, производимые от имени императрицы, настраивали народ против «иноземцев». Невыносимо стало тогда в Северной столице. Люди смотрели друг на друга с опаской и подозрительностью, боясь доносов. О Бироне, большом любителе лошадей, по Петербургу ходил анекдот за авторством графа Остейна, венского министра при петербургском дворе: «Он о лошадях говорит как человек, а о людях – как лошадь». Бирона ненавидели все дипломаты иностранных держав, аккредитованные в России.

Пришли мрачные времена. Стало опасно собираться вместе и о чем-либо беседовать. Всюду появились шпионы, вынюхивающие «крамолу», отправляющие за нечаянно обреченное слово в Тайную канцелярию к ее начальнику – генералу Андрею Ивановичу Ушакову, бывшему денщику и сподвижнику Петра I, жестокому и беспощадному «пыточных дел мастеру».



Начальник Тайной канцелярии, генерал Андрей Иванович Ушаков. Незвестный художник первой половины XVIII в.

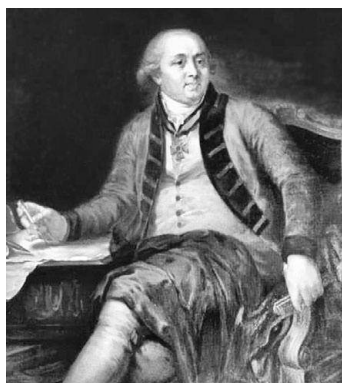
Из столичного города потянулись вереницы арестантских обозов, увозивших в Сибирь осужденных.

8 августа 1732 года императрица подписала указ об аресте любимца Петра I, живописца Ивана Никитича Никитина и его брата Романа. Живописцы Никитины одними из первых стали узниками Петропавловской крепости. После жестоких пыток и допросов в застенках Тайной канцелярии художники с очередным арестантским обозом отбыли в сибирскую ссылку.

Братьев Никитиных и протопопа Иродиона арестовали в доме знаменитого портретиста на Мойке за хранение и распространение сочинения, направленного против Феофана Прокоповича. Его противники – члены старомосковской партии считали необходимым восстановление в России патриаршества.

Следствие по делу придворного живописца Ивана Никитина длилось пять лет. Все это время он находился в каземате Петропавловской крепости. По приговору суда 29 ноября 1737 года художник был бит плетью и сослан на вечное поселение в Сибирь.

Через пять лет, после вступления на престол дочери Петра I – Елизаветы Петровны, Никитину разрешили вернуться в Петербург, однако до столицы Иван Никитич не доехал – умер в пути.



Петербургский зодчий И. Е. Старов

В 1717 году в районе Шневенской слободы, западнее Крюкова канала прорыли небольшой параллельный канал, отделивший Галерный двор от остальной части Адмиралтейского острова. Канал, названный Ново-Адмиралтейским, в наше время замыкает Красную улицу и соединяет реку Мойку с Невой.

В середине XVIII века над первым отрезком Крюкова канала перебросили по оси Галерной улицы Галерный мост, а по оси Адмиралтейского канала в это же время соорудили Мастерской мост. Оба моста были деревянными, обшитыми обрезной доской и закамуфлированными под дикий камень.

В 1788 году, в районе Нижней невской набережной, в месте соединения Крюкова канала с Невой, по проекту архитектора И. Е. Старова соорудили каменный Нижний мост. Городской путеводитель, изданный в 1794 году, извещал жителей столицы, что этот мост «ради больших столбов из тесаного дикого камня примечания достоин. Каждый таковой четырехугольный столб имеет подножие из такого же камня...». Каждый из четырехугольных столбов, установленных на Нижнем мосту через Крюков канал, завершался каменными карнизами и декоративными шарами. Архитектор Старов предусмотрел для мостового сооружения подъемный механизм. Внутри полых каменных столбов и их «подножий» вмонтировали барабаны, на которые специальной рукояткой наматывали подъемные цепи. При необходимости настилы моста поднимались.



Николаевский мост со стороны Английской набережной. Литография Л. Ж. Жакотте и Гегаме по рисунку И. И. Шарлеманя. 1850-е гг.



Русло Крюкова канала от площади Труда до Матвеева моста. 2006 г.

Подъемная часть Нижнего цепного моста состояла из двух прочных деревянных полотен, с укрепленной на них оградой – железной кованой решеткой.

Следует отметить, что подъемный механизм уникального для того времени цепного моста в начале XIX века был уничтожен, но его массивные цепи долго еще сохраняли как декоративный элемент старого мостового сооружения.



Автор проекта Благовещенского моста, инженер С. В. Кербедз

Нижний мост через Крюков канал простоял до 1843 года. Его разобрали в связи с засыпкой первоначального отрезка Крюкова канала и сооружением на этом месте первого постоянного моста через Неву, соединившего Васильевский и Адмиралтейский острова, от Академии художеств к бывшей Благовещенской площади (ныне площади Труда). Ширина Невы здесь достигает 280 метров. Длина моста 331 метр, ширина – 24 метра. По линии этого моста (Благовещенского, позднее Николаевского, ныне Лейтенанта Шмидта) проходит водораздел между Невой и началом Финского залива. Самый протяженный мост в Европе того времени соорудили в 1843–1850 годах по проекту инженера С. В. Кербедза, одного из крупнейших теоретиков и практиков мостостроения в России. В архитектурном оформлении Благовещенского моста принимал участие один из лучших архитекторов той эпохи – А. П. Брюллов.



Архитектор А. П. Брюллов

Строительство Благовещенского моста у Крюкова канала потребовало проведения глобальной реконструкции всего микрорайона, находящегося в пространстве огромной строительной площадки на левом берегу Невы. Потребовалось оборудовать удобные подъезды к месту строительства нового моста, уничтожить целую сеть проходящих здесь городских каналов. Над значительной частью Крюкова канала – от Невы до пересечения с Адмиралтейским каналом пришлось возвести кирпичный свод, уничтожить два старых моста, пересекавших его русло, и засыпать значительным слоем земли. Тогда Крюков канал в районе Новой Голландии уходил под новое кирпичное русло и выходил в Неву через специальную арку, прорезанную в гранитной стене набережной.



Благовещенский мост в Петербурге. Современное фото

Позже этот отрезок Крюкова канала был наглухо засыпан, и лишь арочный проем в стенке набережной на северном конце канала напоминает современным жителям Петербурга о заключенном в кирпичную трубу и позже засыпанном участке этого рукотворного водоема. Кстати, в то же время пришлось засыпать и значительную часть Адмиралтейского канала. Старый водоем на протяжении от Крюкова канала до сегодняшней площади Декабристов был взят «в трубу» – перекрыт кирпичным сводом и засыпан землей. Уничтожение в 1842 году пересекавшихся частей Крюкова и Адмиралтейского каналов привело к возникновению на территории Санкт-Петербурга новой административной единицы – Благовещенской площади.



Автор проекта Конногвардейского бульвара, архитектор К. И. Росси

На месте же засыпанного Адмиралтейского канала устроили бульвар. Его проект представлял архитектор К. И. Росси. Бульвар проходил вдоль казарм полка Конной гвардии и поэтому получил наименование Конногвардейский.

Газета «Северная пчела» тогда сообщала по этому поводу: «Теперь канал покрыт сводами. Во всю длину устроен прелестный бульвар с тротуарами, осененными в четыре ряда липами».

В 1769 году при разработке Комиссией о каменном строении Санкт-Петербурга проекта планировки части города между Мойкой и Фонтанкой было решено продолжить Крюков канал до Фонтанки по прямой линии.

Работы по постройке «поперечного канала к соединению реки Фонтанки с Мойкой» по чертежам, разработанным и утвержденным в 1780 году, начались весной 1782 года и закончились в 1787. При этом отмечалось, что общий характер архитектурного оформления набережных Крюкова канала со спусками к воде и вделанными в гранитную облицовку стенок железными кольцами для причала барж и иных речных судов был идентичен другим набережным каналов и рек столичного города.

Вначале второй этап канала именовался Никольским, но позже его переименовали и стали называть Крюковым, по аналогии с первым отрезком – между Мойкой и Невой.

Прокладка второго этапа русла Крюкова канала от реки Мойки до реки Фонтанки диктовалась необходимостью расселения в этих местах адмиралтейских служащих. Требовалось эффективное гидротехническое сооружение, чтобы осушить заболоченную местность, и надежная, дешевая водная магистраль для доставки необходимых строительных материалов и продуктов питания.

О плановых перестроечных работах, проходивших во второй половине XVIII столетия на Крюковом канале, о периодическом изменении его русла, по столице расходились не только слухи и предположения обывателей, но и слагались стихи. Поэт Николай Яковлевич Агнивцев, боготворивший Петербург, его дома, реки и каналы, являлся певцом Северной столицы, преклонялся перед судьбой и величием творения Петра I. Он был солидарен с теми, кто считал реки и каналы столицы ее бесценным украшением. Вспоминая в вынужденной эмиграции исторические этапы строительства нашего города, перебирая в памяти события на Мойке, Екатерининском и Крюковом каналах, поэт точными стихотворными штрихами охарактеризовал их прокладку и постройку.

Вы не бывали
На канале?
На погрузившимся в печаль

«Екатерининском канале»,
Где воды тяжелее стали,
За двести лет бежать устали
И побегут опять едва ль.
Вы там, наверное, бывали?
А не бывали! – Очень жаль!

Эрот в ночи однажды, тайно
Над Петербургом пролетал,
И уронил стрелу случайно
В «Екатерининский канал».
Старик-канал, в волнение странном,
Запенил, забурлил вокруг
И в миг – Индийским океаном
Себя почувствовал он вдруг!..

И, заплескавшим тротуары,
Ревел, томился и вздыхал
О параллельной «Мойке» старый
«Екатерининский канал»...
Но, «Мойка» – женщина. И бойко,
Решив любовные дела,
Ах!.. «Крюкову каналу», «Мойка»
Свое течение отдала!..
Ужасно ранит страсти жало!..
И пожелтел там на финал,
От козней «Крюкова канала»
«Екатерининский канал»!..

12 августа 1736 года на территории Морских слобод возник страшный пожар, уничтоживший все строения к югу от Невской перспективы и от эспланады Адмиралтейства до Мойки. Причиной пожара стала невероятная скученность деревянных строений: порой между домами даже один человек проходил с трудом.

Для погорельцев – адмиралтейских служащих – отвели участок за Мойкой, вдоль Глухой речки (впоследствии – Екатерининского канала) от Вознесенского моста до пересечения с нынешним Крюковым каналом.



Автор проекта корпуса Морских казарм, зодчий С. И. Чевакинский

Поблизости, в Калинкиной деревне, с петровских времен существовал морской госпиталь. Местность постепенно стала заселяться адмиралтейскими служащими и адмиралтейскими мастеровыми.

Здесь же, неподалеку от набережных Крюкова канала, предполагалось возвести здания Морского полкового двора – казарм и административных учреждений Морского ведомства. Однако полковой двор, спроектированный сначала И. К. Коробовым, а затем С. И. Чевакинским, построен не был. Сегодня на этом месте располагаются корпуса Никольского рынка.

Интересно отметить, что к западу от спроектированного полкового двора планировали городские кварталы для раздачи под застройку служащим военно-морского флота.

Значительная площадь земельного участка, предназначенного для заселения служилыми людьми Морского ведомства, тогда представляла собой совершенно неосвоенный и сильно заболоченный лес. Проект его осушения и последующего освоения 20 апреля 1738 года утвердила российская императрица Анна Иоанновна. В начале сороковых годов XVIII века на осушенном участке приступили к строительным работам. В 1742 году Государственная комиссия принимала первые «искусно выстроенные полковые адмиралтейские светлицы». В историческом описании города Санкт-Петербурга, составленном историком и архивариусом А. И. Богдановым, уточняется число возведенных строений («71 светлица»), расположенных в непосредственной близости от проложенного Крюкова канала.

Дарственная на земельный участок на набережной канала в те годы обязывала владельцев «отделать деревом» берега нового водоема. Обустройство берегов Крюкова канала, строительство на них жилых домов и хозяйственных построек сопровождалось вырубкой близлежащих участков леса. Однако строжайшим царским указом запрещалось рубить дуб, клен и липу. В случае же нахождения участка застройки на месте произрастания подобных деревьев, «их надлежало бережно вырывать и пересаживать в приусадебные сады и огороды».

Петровский указ от 3 сентября 1718 года требовал, чтобы каждый житель набережной Крюкова канала «против своего двора по утрам, покамест люди по улице не будут ходить... с мостовой всякий сор сметали, и камень, которое из своего места выломится, поправляли, и чтоб по улице отнюдь никакого сору не было...».

Не выполнявшие этих обязательных правил сурово наказывались: штрафовались «по две деньги с сажени в ширину его двора». Особенно строго наказывали тех, кто сбрасывал в Крюков канал мусор и разные нечистоты. За подобные проступки виновных били кнутом, а в отдельных случаях, «чтобы было неповадно другим», ссылали на вечные каторжные работы.

Правда, идеальной чистоты на набережных водоема тогда не было, но все же детище Петра I – Крюков канал – был объектом, в котором, по распоряжению самого российского императора, с 1717 года неукоснительно действовали правила, предохраняющие набережные канала от загрязнения городскими отбросами. Современники отмечали, что уборка территории водоема в петровское время являлась делом нелегким. Мостовых, в полном смысле этого слова, длительное время на Крюковом канале фактически не существовало. Сразу же после его ввода в строй набережные были выстланы хворостом, и лишь во второй половине XVIII века на них появились первые пешеходные настилы из досок. Петербуржцы, обосновавшиеся на Крюковом канале, жаловались: «Когда один только день идет дождик, то уже нигде нет прохода и на всяком шагу вязнешь в грязи».

В новой столице катастрофически не хватало камня для мощения улиц, поэтому указ Петра I от 24 сентября 1714 года потребовал, чтобы все приезжающие в Петербург привозили с собой камни: 30 камней весом не менее 10 фунтов каждый, а на лодках – того же веса 10 камней, на возах – 3 камня по 5 фунтов... За каждый не довезенный до города камень на ослушника царского распоряжения накладывался денежный штраф.

В связи с тем, что в петровское время набережные городских каналов, и Крюкова в том числе, начали мостить не только камнем, но и быстро портящимся деревом, 1 сентября 1715 года был обнародован новый указ: «Чтоб с сего времени впредь скобами и гвоздями, чем сапоги мужские и женские подбиваются, никто бы не торговал и у себя их не имел; также и никто, какого бы чину кто ни был, с таким подбоем сапогов и башмаков не носили. А ежели у кого с таким подбоем явятся сапоги или башмаки, и те жестоко будут штрафованы, а купеческие люди, которые скобы и гвозди держать будут, сосланы будут на каторгу, а имение их взято будет...».

Первоначально берега Крюкова канала укрепляли сваями – на каждую сажень по три сваи, за которые закладывали щиты, сбитые из досок. Гранитная набережная была спроектирована знаменитым военным инженером и архитектором И. К. Герардом. Работами непосредственно руководил мастер Самсон Суханов.



В. Тропинин. Портрет мастера-каменотеса Самсона Суханова. 1823 г.

Самсон Ксенофонович Суханов – талантливый самородок, выходец из простого народа. Приехав в Петербург, он быстро освоил искусство каменотеса и стал лучшим мастером каменных дел. Этот умелец со своей бригадой возводил колоннаду Казанского собора. По его оригинальному методу добывались и обрабатывались гранитные блоки для монолитных колонн Исаакиевского собора и Александровской колонны на Дворцовой площади. Мастер являлся не только блестящим техническим исполнителем, но и обладал огромным художественным чутьем. Понимая замысел автора и воплощая его в камне, он нередко приносил в работу нечто свое, что всегда делало очередное его произведение более совершенным и изящным.

Почти одновременно с облицовочными работами на Крюковом канале началось строительство шести мостов – предмета вдохновения нескольких поколений отечественных художников, поэтов, писателей и иных деятелей отечественного искусства. Первые мосты Крюкова канала были деревянными, поставленными на сваи или ряжи. Некоторые из них имели разводные пролеты в виде поднимающихся крыльев с противовесами. При постройке использовались самые различные конструктивные схемы. В их создании наравне с талантливыми инженерами принимали участие и замечательные зодчие – мосты Крюкова канала стали украшением Коломенской части Санкт-Петербурга.



Матвеев мост. 2006 г.

Тюремный, ныне Матвеев, мост у впадения Крюкова канала в Мойку соорудили в 1782 году. Первоначально мост был деревянным, трехпролетным, на гранитных устоях. Основаниями служили деревянные сваи. В середине XIX века мост подвергся переделкам. Подъемный средний пролет заменили постоянным. В 1905 году вместо деревянных прогонов на мосту уложили металлические двухтавровые балки с двойным деревянным настилом и установили кованые упрощенные перила. На мостовых опорах по бокам среднего пролета поставили гранитные пьедесталы, несущие металлические фонарные столбы.

В 1951–1954 годах при капитальном ремонте ветхого моста заменили металлические конструкции и несколько повысили пролетные строения. Одновременно восстановили по первоначальному проекту фонарные столбы с кронштейнами и фонарями овальной формы. Авторами реставрационного проекта моста являлись инженеры П. В. Андреевский, А. Д. Гутцайт и архитектор Т. В. Берсеньева.



Мост Декабристов. 2006 г.

До 1919 года мост именовался Тюремным, ибо поблизости от него располагалось историческое здание знаменитого Литовского замка – городской тюрьмы, сожженной жителями Петрограда в период Февральской революции 1917 года. В наши дни бывший Тюремный мост называется Матвеевым в память о комиссаре С. М. Матвееве, убитом на Восточном фронте в 1918 году.

В створе улицы Декабристов (б. Офицерской) через Крюков канал в 1784–1786 годах построили трехпролетный мост с опорами из бутовой кладки с гранитной облицовкой и балочным деревянным пролетным строением. Также, как и у Тюремного моста, его средний пролет являлся разводным.

В начале XX столетия мост расширили с 13 до 23,3 метров. При этом его опоры, по проекту инженера А. П. Пшеницкого, разобрали до ростверков, в местах расширения опор забили дополнительные сваи и уложили бетонную подушку, после чего возвели новые мостовые опоры. Верхнее строение моста состоит из десяти металлических, клепаных

монолитных балок двухтаврового сечения, соединенных друг с другом. На мосту установили новые кованые решетки.

До 1918 года мост назывался Офицерским, а затем был переименован в мост Декабристов, в память об участниках восстания на Сенатской площади 14 декабря 1825 года.



Торговый мост. 2006 г.

Торговый мост соединяет Театральную площадь с улицей Печатников (б. Торговой). Трехпролетный, деревянный, на каменных опорах, он поначалу имел подъемный центральный пролет, замененный в середине XIX века на постоянный. Тогда же на мосту были ликвидированы стеклянные фонари овальной формы на высоких металлических столбах.

В 1905 году во время капитального ремонта мостового сооружения деревянные конструкции заменили металлическими двухтавровыми балками.

После Великой Отечественной войны вследствие размораживания опор и разрушения гранитной облицовки пришлось частично переложить старые опоры моста.

При последующем ремонте Торгового моста в 1960–1961 годах, проведенном по проекту инженера А. Д. Гутцайта и архитектора А. Л. Ротача, старое пролетное строение заменили новым и восстановили первоначальные осветительные торшеры с овальными фонарями.

Предельно простой по своему архитектурному решению, Торговый мост, благодаря удачному соотношению его отдельных частей, прекрасно гармонирует со строгими набережными Крюкова канала.



Фонарь Торгового моста

В створе современного проспекта Римского-Корсакова (б. Екатерингофский) через Крюков канал переброшен Кашин мост длиной 29,85 метра и шириной 16 метров. Первый деревянный мост построили здесь в 1810 году. В 1840 году мостовое сооружение реконструировали, оно стало трехпролетным, с металлическими коваными ограждениями. В 1930 году Кашин мост из-за разрушения каменной кладки и гранитной облицовки в подводной части быков и прилегающей к мосту стенки гранитной набережной подвергся основательной переделке. По проекту инженеров О. Е. Бугаевой и Ф. К. Кузнецова соорудили практически новый однопролетный мост со сплошным железобетонным сводом. Опорами моста стали служить бетонные устои со свайным основанием. Тогда же установили незамысловатые металлические перильные ограждения.

В 1717 году, когда Крюков канал еще только прокладывали, в створе Садовой улицы через водоем перебросили мост, название которому впоследствии дал построенный неподалеку бело-голубой Николо-Богоявленский собор. В 1786 году Старо-Никольский мост стал постоянным трехпролетным сооружением длиной 28 метров и шириной 20,2 метра. Он имел массивные каменные опоры, облицованные финским гранитом, и деревянное балочное пролетное строение.



Кашин мост. 1965 г.

Позже мост неоднократно реконструировался. В середине XIX века на нем установили новое перильное ограждение, а в 1887 году обновили деревянные конструкции моста.

В 1906 году инженеры А. П. Пшеницкий, К. В. Ефимьев и В. А. Берс разработали проект капитальной перестройки Старо-Никольского моста в связи с ближайшим открытием на Садовой улице трамвайного движения. Установленное на нем новое металлическое пролетное строение состояло из клепаных, трехпролетных неразрезанных балок переменного сечения. В среднем пролете авторы нового проекта предусмотрели балки, имеющие криволинейное очертание. Трогуары моста вынесли на консоли. Установленные новые перильные ограждения в виде металлических кованых решеток довольно несложного рисунка смотрятся достаточно привлекательно и сочетаются с общим видом мостового сооружения.



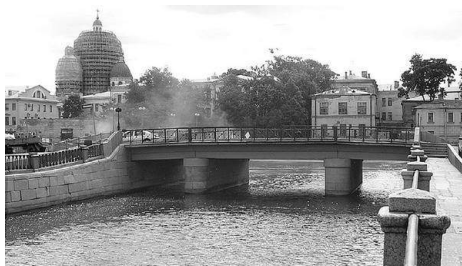
Старо-Никольский мост. 2006 г.



Место слияния Крюкова и Екатерининского каналов. Фото К. Буллы. 1913 г.



Ограда Старо-Никольского моста. 2006 г.



Смежный мост при слиянии Крюкова канала и реки Фонтанки. 2006 г.

Наконец, последний мост Крюкова канала, расположенный при его впадении в Фонтанку и поэтому названный Смежным, первоначально был деревянным, и лишь в период 1800–1810 годов его заменили постоянным, трехпролетным, на каменных опорах, с облицовкой серым гранитом.



Панорама ансамбля Крюкова канала со Смежного моста. 2006 г.

В 1867 году при капитальном ремонте деревянные балочные прогоны заменили металлическими балками. Одновременно с этими работами опоры моста заново переложили и облицовали гранитом.

Во время планового ремонта в 1940 году внешнему виду моста был возвращен его первоначальный вид. Пролетные же строения капитально отремонтировали, усилив верхние и нижние полки металлических прогонов, сохранив при этом разрезную трехпролетную систему его верхнего строения.

В настоящее время Смежный мост имеет ширину 15 метров, а длину – 25,9 метров.

В непосредственной близости от Старо-Никольского моста, у пересечения канала Грибоедова (б. Екатерининского) с Крюковым, находится Пикалов мост, сооруженный в 1783–1785 годах, получивший свое название от фамилии подрядчика строительных работ купца Пикалова. Это был один из деревянных балочных мостов на каменных береговых устоях и быках. Прекрасно сохранившее свой первоначальный облик, это мостовое сооружение является одним из ценнейших архитектурных памятников Петербурга.

В середине XIX века его подъемная часть в среднем пролете заменена постоянной. В 1906 году прогоны пролетного строения заменили двутавровыми стальными балками. Каменные опоры облицованы серым гранитом. На средних опорах установлены гранитные обелиски на фигурных пьедесталах. Вершины обелисков украшают золоченые шары. Перильные ограждения Пикалова моста – легкие, стальные, незамысловатого рисунка.

После снятия фашистской блокады Ленинграда на гранитных мостовых обелисках восстановили кронштейны со стеклянными овальными фонарями.

Любопытная подробность. Перед человеком, стоящим на Пикаловом мосту на месте скрещения каналов Грибоедова и Крюкова, внезапно открывается панорама старинных городских мостов – Могилевского, Красногвардейского, Ново-Никольского, Смежного, Старо-Никольского, Кашина и Торгового.

Набережные Крюкова канала постепенно застраивались домами, причем ряд жилых зданий представляет собой историческую и художественную ценность. В особенности интересны строения набережной на отрезке от Фонтанки до Садовой улицы. Расположенные здесь дворовые участки были отведены под застройку в 1780-х годах. Однотипные жилые дома, здание Никольского рынка, Никольский собор, с его знаменитой колокольной и другими историческими сооружениями и поныне сохраняют свой глубоко своеобразный внешний облик. Его единство говорит о том, что в основе проектов отдельных домов почти три столетия тому назад лежал один общий проект. В нем нашли свое развитие предпринимавшиеся на всем протяжении XVIII века попытки строительства жилых домов по так называемому «образцовому» чертежу.

Старинный рукотворный водоем Санкт-Петербурга – Крюков канал не только его краса и гордость, но и предмет неустанной заботы. Его русло требует регулярной очистки, а набережные и старые мосты – ремонта и реконструкции. Городские власти довольно часто исключали этот муниципальный объект из списка плановых ремонтных работ. Столичная пресса периодически писала о бедственном положении Крюкова канала, нуждающегося в благоустройстве, ремонте и реставрации гранитной облицовки набережных и ежегодно – в очистке километрового русла от ила и грязи. Корреспонденты справедливо полагали, что только этими мерами возможно приостановить процессы старения и разрушения одного из первых петровских каналов.

15 марта 1872 года газета «Петербургский листок» с тревогой писала: «Грустное положение Крюкова канала заслуживает серьезного внимания. Вопрос этот затрагивает прежде

всего набережные канала, у которых начинает осыпаться гранитная облицовка. Облицовочные плиты при сильном дожде падают в канал. Местами гранитные плиты безвозвратно исчезают, смытые потоками дождевой воды. Перила ограждения на набережных со временем разрушаются и местами покосились. Камни на его мостовой местами просели и частично исчезли с проезжей части...».

В 1888 году очередное заседание Городской управы специально включило в повестку дня вопрос «Об очистке Крюкова канала между рекой Мойкой и Фонтанкой». Один из выступавших на заседании членов Управы отмечал, что «вследствие засорения русла водоема его глубина оказалась равной менее трех аршин, а в отдельных местах и менее двух аршин. Благодаря этому судоходство по Крюкову каналу крайне затруднено и местами невозможно...».

Городская управа в связи с создавшимся положением вынуждена была принять решение: «Углубить канал до трех аршин от ординара». В протоколе заседания отмечалось, что «Крюков канал имеет протяженность более одной версты, ширину десять сажень и соединяет реку Фонтанку с рекой Мойкой, вытекая из последней. Канал имеет судоходное значение и является своеобразной перемычкой между этими двумя судоходными столичными реками. Обмеление Крюкова канала, принимающего в себя городские стоки, при слабом его течении, представляется также вредным в санитарном отношении. Произведенные промеры канала показали, что для углубления его на семь футов от ординара потребуется вынуть грунта до 2256 кубических сажень. Стоимость подобных работ составит 22 567 рублей 80 копеек. До настоящего времени, с 1866 года, очистка Крюкова канала не производилась. За этот период чистилось русло канала только под мостами (до трех футов ниже ординара).

В заключение Городская управа посчитала необходимым в 1888 году провести очистку Крюкова канала и работу по углублению его русла как для улучшения по нему судоходства, так и для нормализации его санитарного состояния. Ассигнования на очистные работы Крюкова канала (выемка 2256 кубических сажень грунта до глубины 7 футов) составят 22 567 рублей».

На заседаниях Санкт-Петербургской Городской думы неоднократно обсуждались вопросы о капитальном ремонте набережной Крюкова канала.

15 июня 1907 года на своем заседании Дума повторно приняла решение о капитальном ремонте набережной канала между Фонтанкой и Садовой улицей и почти полной переделке гранитной облицовки этого участка набережной исторического водоема.

Подряды на проведение ремонтных и очистных работ набережных и русел городских каналов, как правило, всегда выставлялись на торги. Этот процесс нередко включал механизмы коррупции, казнокрадства и взяточничества в среде муниципальных чиновников и потенциальных подрядчиков, желающих заполучить выгодный денежный подряд. Зачастую в подобных случаях подрядные работы доставались малоопытным и технически безграмотным «предпринимателям», не способным обеспечить надлежащее качество работ.

В 1911 году в № 8 журнала «Домовладение и городское хозяйство» вышла статья под названием «Дело о Крюковом канале», своеобразный отчет об одном из судебных разбирательств мошенничества при выполнении подряда по ремонту набережной Крюкова канала. В публикации говорилось, что «в особом присутствии судебной палаты, с участием сословных представителей 8 февраля 1911 года слушалось дело городских архитекторов Е. П. Вейнберга, Ф. А. Корзухина и старшего техника Управы – инженера М. Ф. Андерсина. Дело возникло еще 4–5 лет тому назад по поводу нашумевшей истории с ремонтом набережной Крюкова канала, раскрытой членом городской Ревизионной комиссии Елизаровым.

Несостоятельность ремонта, произведенного подрядчиком Алюшинским, была обнаружена только тогда, когда подряд был одобрен и принят особой комиссией, в которую входили: Вейнберг, Андерсин и гласный Оношкович-Яцына. На основании их официального заключения и утвержденного приемочного акта, работы были приняты и подрядчику полно-

стью выплачены деньги. Непосредственное наблюдение за работой осуществлял Вейнберг. Оказалось, что Алюшинский сам не производил ремонтных работ на Крюковом канале, а передал подряд, весь цикл и объем работ другому подрядчику.

Городская экспертиза признала работы не отвечающими условиям заключенного подряда. Обвинение поддержал товарищ прокурора Громов. Из обвиняемых никто виновным себя не признал. Допрошенные свидетели установили скверный характер ремонта, причем цемент отсутствовал и камни были вовсе ничем не скреплены. Эксперты на суде установили недоброкачественность выполненных работ и плохой поверхностный надзор за ними.

Судебная палата признала виновным: Вейнберга в служебном подлоге из личных видов и приговорила его к заключению в крепости на один год. Андерсин признан виновным в небрежности, но за давностью постановлено его наказанию не подвергать. Корзухин за недоказанностью вины оправдан».

Любопытно, что тот же журнал «Домовладение и городское хозяйство» в декабре 1911 года выпустил вторую статью под заголовком «Кто виноват в хищении?», публикация была подготовлена с учетом мнений гласных Городской думы о причинах казнокрадства и мздоимства.

В опубликованном материале говорилось, что «теперь, когда Россию покрыла сеть сенаторских ревизий, по ведомству пошла чистка, с приданием виновных суду. Кто же виноват в обнаруженных хищениях и в лихоимстве? В результате анонимных собеседований с чиновниками различных ведомств и рангов корреспондент журнала пришел к выводу, что раньше взяточничество в основном приписывалось мелким служащим. Теперь же высшие чиновники научились умело составлять сметы на строительные подряды, завышая при этом расценки, вписывая в документы несуществующие объемы работ и ставя подрядчику условие о необходимости поделить деньги с чиновником».

Эти выводы вполне актуальны и для нашего времени, когда крупные и мелкие государственные чиновники, также как и столетие тому назад, считают для себя позволительным и очевидным превращать официальное служебное положение в надежный источник пополнения своего благосостояния.

Перед вами, читатель, продолжение бесславной многолетней истории российских коррупционеров от времен Петра I. Как и прежде, в России издаются указы «О борьбе с коррупцией в системе государственной службы». Подобные намерения заявляются регулярно, а реальная борьба со злоупотреблениями так и не начинается.

Судьба Крюкова канала неотделима от его окружения, исторических событий и судеб его жителей. Над одним из старейших рукотворных водоемов не один раз сгущались грозные тучи. Однако, наперекор всем бедам и невзгодам, он продолжает радовать своих почитателей – жителей Санкт-Петербурга и старожилов заповедной Коломны.

Начиная со второй половины XIX века в столице периодически возникали инициативные ассоциации, в которые входили авторитетные специалисты, предлагавшие не только глобально пересмотреть планировку Санкт-Петербурга, но и засыпать многочисленные городские каналы, якобы заражающие воздух зловонием от застоя скопившихся за долгие годы ила и отбросов.

«Новые русские» тех далеких времен уверенно заявляли о катастрофическом положении Екатерининского и Крюкова каналов, «набережные и тротуары которых довольно узки, а их стенки, перила и спуски к воде длительное время не ремонтировались и разрушились. Судоходство по этим городским каналам осуществляется в самых небольших размерах и никак не вознаграждает население Коломны за все существующие неудобства».

Авторы проекта, названного гласными Городской думы «градостроительным вандализмом», пытались убедить население и руководство Петербурга, что надеяться на устранение столь далеко зашедших разрушений каналов средствами города совершенно невоз-

можно. Предприимчивые специалисты, в числе которых особым красноречием выделялся столичный архитектор Н. Л. Бенуа, авторитетно заявляли, что многолетнее отсутствие регулярного ремонта и очистки русел каналов нанесли им слишком серьезные повреждения и ликвидация их потребует огромных денежных средств. Концессионеры считали, что в данной ситуации следует утвердить их проект перепланировки Петербурга, а разрушенные временем и бесхозяйственностью властей городские каналы – засыпать.

В дальнейшем оказалось, что эта группа градостроительных вандалов намеревалась добиться разрешения засыпать каналы, чтобы затем получить в престижном месте города в безвозмездное пользование землю для организации и выгодной эксплуатации на ней частной конно-железной дороги и устройства для нее рельсовых путей. Бизнесмены конца XIX века предлагали властям города выгодный, по их мнению, проект: их новая фирма получает землю, становится во главе доходной компании – линии конно-железной дороги – и, прикрывая грехи нерадивых чиновников, облагораживает антисанитарную территорию Петербурга. При этом целесообразность своих предложений господ Н. Л. Бенуа и Н. И. Мюссард усиливали целым рядом чувствительных патриотических лозунгов и практических мероприятий – транспорт для простого народа, озелененный бульвар для отдыха населения, красивый фонтан, лавки и скамейки для простолюдинов, не имеющих возможности летом выехать на дачи. К чести заседателей Городской думы тогда этот авантюрный проект «концессионеров» отвергли, решили сохранить каналы и обязали чиновников соответствующих ведомств впредь проводить регулярную очистку русла старинных водоемов и своевременные ремонтные работы по приведению их стенок и набережных в надлежащий вид.



Автор первого проекта засыпки Крюкова канала А. П. Бенуа

В своем выступлении гласный Петербургской думы Иван Ильич Глазунов, дядя известного русского композитора, заявил: «Неужели для того, чтобы г.г. Мюссард, Бенуа и К^о получили возможность устроить в свою пользу на засыпанных каналах разные торговые заведения, провести на всем их протяжении линию конно-железной дороги и пользоваться ею для своей огромной выгоды 50 лет, город должен лишиться прекрасной дренажной системы, осушившей огромную болотистую территорию нашей столицы? Подобное предприятие по засыпке каналов, прежде всего, могло быть выгодно для господ составителей этого авантюрного проекта, а не для Петербурга и его жителей!»

В Думе не раздалось тогда решительно ни одного голоса в защиту проекта, так много сулившего его предприимчивым разработчикам. Проект единодушно отвергла и петербургская общественность, видевшая в его осуществлении лишь нанесение городу огромного вреда.

На этот раз попытка градостроительного вандализма была пресечена. Но еще долго, вплоть до 1917 года, гласными Городской думы рассматривались новые проекты засыпки

антисанитарных столичных каналов. Авторы подобных «прожектов» приводили самые различные доводы для подтверждения целесообразности этой (якобы очень полезной для города и его населения) акции. Однако в конечном итоге все они преследовали ту же цель, что и их предшественники, – получить престижный участок городской земли и в дальнейшем выгодно его эксплуатировать.

В 1893 году камер-юнкер Р. К. фон Гартман предложил засыпать Екатерининский канал и проложить по его руслу скоростную дорогу на сводах, соединив ее с железнодорожными линиями Балтийского, Варшавского и Николаевского вокзалов. Главную станцию автор проекта предлагал обустроить на месте Банковского моста. Городская дума не поддержала эту идею, требующую «разгрома центральной части города и уничтожения векового ценного сооружения...».

В 1895 году Я. Ганеман представил на рассмотрение проект частичной засыпки Екатерининского канала, чтобы в его «ложбине» устроить электрическую железную дорогу для скоростного движения пассажирских поездов. Этот проект, как «не разработанный в техническом отношении», также отвергли.

В 1901 году гражданский инженер П. И. Балинский вместе с американцем, инженером М. А. Вернером, представил в Министерство внутренних дел еще один проект, рассмотренный в Комиссии о новых железных дорогах при Министерстве финансов. По этому проекту в столице предполагалось построить метрополитен на насыпях и эстакадах, расположенных на высоте от 5 до 10 метров над уровнем городских улиц. «Большое кольцо» метрополитена Балинского предполагалось протянуть по Сенной площади, набережным Екатерининского и Крюкова каналов, по набережной реки Мойки с выходом на Неву. По узкому железнодорожному пути над Невой поезда метрополитена должны были попадать на Васильевский остров по 12-й линии, пересечь Петровский, Крестовский и Каменный острова и продолжить путь по Выборгской стороне.

Согласно замыслам авторов этого проекта, линии «большого кольца» пересекали территорию Большой и Малой Охты и в районе Александро-Невской лавры возвращались на левый берег Невы. Длина всей дороги, по расчетам П. И. Балинского, составила 95,5 версты. Поезда должны были следовать каждые 2–3 минуты со скоростью 43–75 километров в час.

Стоимость строительных работ по расчетам проектировщика, предложившего возвести «большое кольцо» линии метрополитена, составляла 190 миллионов рублей. Под эстакадами скоростной железной дороги авторы проекта предполагали разместить склады и магазины.

Проект нашел поддержку петербургского градоначальника Н. В. Клейгельса. Однако городской голова П. И. Лелянов, гласный Городской думы В. А. Тройницкий и представитель Святейшего Синода действительный статский советник К. И. Дылевский указали, что проект нарушает предусмотренные строительные нормативы, запрещающие установление каких-либо объектов, в том числе и предусмотренных проектом столбов, ближе чем на 40 метров от церковных зданий и сооружений.

Председатель Комиссии о северных железных и водных путях и торговле петербургского порта при Городской думе Н. А. Архангельский также усмотрел в проекте ряд моментов, нарушающих интересы города. Оказалось, что проект Балинского поступил на рассмотрение после того, как Дума уже утвердила строительство на территории столицы сети электрических дорог (трамвайного движения). Кроме того, проведение скоростной дороги по территории исторических районов Санкт-Петербурга на уровне второго и третьего этажей жилых зданий не только затемнило бы улицы и жилые помещения в домах, но и ухудшило бы условия проживания в них горожан. Невыносимый грохот и шум от непрерывного движения пассажирских поездов, в непосредственной близости от жилых строений, мог привести к их преждевременному разрушению от постоянного сотрясения и резкому

обесцениванию квартир. Учитывая возможность подобных последствий, Комиссия с возмущением отвергла представленный проект, сочтя его «убыточным для жителей столичного города».

В 1909 году комиссия под руководством А. Н. Горчакова, главного инспектора российских железных дорог, подготовила план включения Крюкова канала в систему одной из трех линий предполагаемого метрополитена. Проектом предусматривалось соединение линии, проложенной на участке засыпанного канала, с Балтийской железной дорогой. Предложение технической комиссии, после продолжительных оживленных дискуссий, отклонили.

В 1911 году Крюков канал и его окружение вновь оказались в центре внимания архитекторов-градостроителей, на сей раз Л. Н. Бенуа и М. М. Перетятковича, выступивших совместно с инженером путей сообщения Ф. Е. Енакиевым с предложением по перепланировке и преобразованию центра города, включая Крюков канал, Никольский рынок и прилегающую к ним территорию. Авторы этого проекта вновь предлагали заключить канал в трубу, засыпать, а на его месте проложить проспект Императора Николая II, по которому предполагалось протянуть ветку наземного метрополитена на эстакадах. Современники отмечали, что, говоря о новом проспекте на месте засыпанного Крюкова канала, Енакиев всегда восторженно восклицал: «Такого великолепного въезда в столицу, какой создастся проектируемым проспектом, не будет иметь ни одна столица Европы!».

В этом проекте Енакиев планировал только надземные линии метрополитена, полагая, что подземное строительство невозможно «вследствие коварного свойства грунта и состояния грунтовых вод...».

Правда, и этот проект остался неосуществленным, так как городские власти не только усомнились в возможности его реализации «в связи с громадными затратами», но и справедливо заметили, что «строительство надземных линий метрополитена могло нанести непоправимый вред архитектурному ансамблю города». Действительно, по мнению гласных Городской думы, «трудно себе представить, чтобы великолепная перспектива Невского проспекта была закрыта громоздкой металлической конструкцией высокой эстакады, а Дворцовую набережную прорезали бы виадуки. Реализация подобного проекта могла нанести огромный ущерб историческому облику Северной Венеции».

К 1914 году транспортное движение на улицах Санкт-Петербурга претерпело существенные изменения. На столичных проспектах и улицах открылось регулярное трамвайное движение, их сеть с каждым годом расширялась. Однако рост населения города все время требовал оперативных мер по разрешению транспортной проблемы. Городской голова Петербурга граф И. И. Толстой на одном из рабочих заседаний Думы в июне 1914 года обратил внимание гласных на сложившуюся в столице транспортную проблему, крайнюю перегруженность городских трамваев и предложил им продумать вопрос о возможности прокладки линии метрополитена. Гласные Городской думы дали добро на выделение из столичного бюджета 25 тысяч рублей на финансирование подготовки проекта подземной железной дороги.

Управлением городских железных дорог при Петербургском общественном управлении был сформирован авторский коллектив из опытных компетентных специалистов: заведующего техническим отделом управления городских железных дорог инженера-электрика Ю. К. Гринвальда, инженера путей сообщения П. П. Яблочкова, инженеров-электриков В. В. Желватых и В. Л. Лычкова. Руководителями проекта стали начальник Управления дорогами инженер А. Ф. Марков и его помощник, инженер-технолог А. Г. Кочан.

Задачей проекта являлось устройство линии метрополитена под Невским проспектом, соединение северных и южных районов столицы, рациональная организация подвоза пассажиров к пригородным вокзалам города. Рассматривалось два варианта прокладки линий метрополитена. Первый вариант линии – от Нарвской заставы к Сестрорецкому вокзалу и

станции «Ланская». Второй вариант предусматривал две пересекающиеся трассы: одна – от Николаевского вокзала на Васильевский остров; вторая – также как и в первом варианте – от Екатерингофского парка до «Ланской», но совершенно по другому маршруту: по набережной Обводного канала, Лермонтовскому проспекту, набережной реки Фонтанки, затем по прорытым тоннелям под Крюковым и Екатерининским каналами с выходом на Марсово поле, по Лебяжьей канавке, под землей под Большой Невой, Кронверкским проспектом, по Сытнинской площади, Матвеевской, Широкой и Газовой улицам и далее так же, как в первом варианте.



Там, где Крюков канал... 2006 г.

Длина пути по второму варианту составляла 25 километров. Проект был тщательно и детально разработан. Кроме трассировки он содержал сведения о расположении эстакад и участков будущих тоннелей, глубины их проходки. Расстояние между станциями установили не более 2300 метров. Интервалы между поездами метрополитена составляли 1,5 минуты. Составы двигались по линии со скоростью 40–60 км/ч.

В июне 1917 года проект одобрил Инженерный совет Министерства путей сообщения. Однако империалистическая война, предреволюционная обстановка в стране, отсутствие должного финансирования строительных работ и борьба интересов при утверждении рабочих планов проходки линии метрополитена в многочисленных инстанциях и на этот раз стали непреодолимой преградой на пути осуществления идеи строительства первого в России подземного метрополитена.

Наперекор судьбе старый Крюков канал не был засыпан. В наши дни он по-прежнему остается одним из самых любимых горожанами романтических мест Петербурга. Проходя по его набережным, мы на каждом шагу обнаруживаем яркие свидетельства таланта и мастерства творцов этого петровского сооружения, пропитанного атмосферой патриархальной петербургской Коломны. На его набережных рождались обычаи и традиции, одна из которых стала чуть ли не гимном петербургской учащейся молодежи – курсантов и студентов всех столичных учебных заведений. Она была настолько популярна, что ее пели учащиеся всех без исключения институтов, придавая ей в новых условиях особый смысл и делая акценты в нужных местах:

Там, где Крюков канал
И Фонтанка река,
Словно брат и сестра, обнимаются,
От зари до зари
Там горят фонари,
Вереницей студенты шатаются.
Они горькую пьют,
Они песни поют,

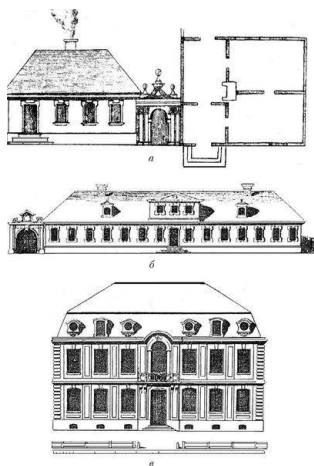
И еще кое-чем занимаются.
Через тумбу, тумбу раз,
Через тумбу, тумбу два,
Через тумбу три, четыре спотыкаются.

ДОМА И ЛЮДИ НАБЕРЕЖНЫХ КРЮКОВА КАНАЛА

При сравнительно небольшой протяженности Крюков канал, во все времена был одним из интереснейших уголков Северной столицы. Он богат знаковыми памятниками культуры и отечественной истории. На его набережных переплелись судьбы первых создателей российского флота, знаменитых моряков, генералиссимуса Суворова, поэтов Жуковского, Пушкина и Блока, писателя Достоевского, композиторов Мусоргского, Глинки и Направника. Здесь творили талантливые зодчие Захаров, Чевакинский, Баженов и многие петербуржцы, составившие честь и славу Отечеству.

На берегах старинного канала формировалась история российского кораблестроения и военно-морских сил нашей родины, ее науки и техники. Здесь зародился известный во всем мире Мариинский театр, вблизи которого действует столичная консерватория. До сих пор поражают воображение знаменитые архитектурные памятники – творения отечественных зодчих.

Облик набережных Крюкова канала складывался на протяжении почти трех веков. Сегодня он воспринимается как единое целое. Четкость ритма, обилие шедевров зодчества, красота и торжественность живописной панорамы, единого архитектурного решения зданий делают его стройным и гармоничным архитектурным ансамблем.



Д. Трезини. Проекты образцовых домов для подлых (а), зажиточных (б), именитых (в). 1714 г.

Заселение этой части Петербурга активно началось к концу первой половины XVIII века. На набережных Крюкова канала и в непосредственной близости от них каждый строил дом, соответствующий его званию и имущественному положению. Участки по берегам канала облюбовали для себя знатные люди, близкие к царю военачальники, флотоводцы, чиновные люди и строители новой столицы.

Единство архитектурного решения зданий на Крюковом канале говорит о том, что в основу их проектов был положен общий «образцовый» принцип.

Архитектор Доменико Трезини – швейцарец, приглашенный Петром I в Россию, разработал чертежи типовых домов – отдельно для «именитых», «зжиточных» и «подлых» людей. Дома впервые смотрели окнами не во двор, а на улицу, в полном соответствии с царским указом: «По улицам застраивать строением, а не заборами».

Местность, по которой проложили русло Крюкова канала, одна из самых низменных в городе. После дождей здесь обычно подолгу стояли огромные лужи. Отведенные для заселения земельные участки вначале осваивались медленно и весьма неохотно. По словам Владимира Михневича, автора справочника «Петербург весь на ладони», изданного в столице в 1847 году, набережные Крюкова канала, не замощенные камнем при Петре Великом, «выглядели так, что в дурную погоду не было по ним ни проходу, ни проезду...».

В «Описании столичного города Санкт-Петербурга», относящемся к концу первой половины XVIII века, отмечалось, что первые здания на набережных Крюкова канала и на территории, примыкавшей к ним, строят главным образом из дерева, благо лес под рукой. В описании говорилось, что «дома все деревянные, из положенных друг на друга бревен, которые внутри отесаны, но снаружи нет. Крыши покрыты тонкой еловой щепой или же досками (длиною 10–12 футов), уложенными друг около друга и закрепленными поперечными рейками. Кто хочет лучше защититься от дождя, укладывают под доски большие куски березовой коры... Другие покрывают крыши поверх щепы четырехугольными кусками дерна. Пока он свеж, похоже, что на крыше зеленый луг, который все же достаточно сух». Стены некоторых жилых домов по моде того времени раскрашивались «под кирпич».

Лишь немногие из первых жителей этой части города строили «каркасные» дома, крытые черепицей.



П. М. Ерошкин

После страшных, опустошительных пожаров конца первой половины XVIII века Комиссии о Санкт-Петербургском строении, возглавляемой архитектором П. М. Ерошкиным, специально учрежденной, чтобы решать, «как быть строению, как по улицам, так и во дворах... и учинить тому строению... особливо твердый план и чертеж, дабы всяк впредь по тому надежно строить и поступать мог», поручено осмотреть во всех дворах деревянные строения и в случае тесноты и опасности распространения пожара назначить их «в сломку».

Один из членов Комиссии – архитектор М. Г. Земцов – разработал несколько вариантов типовых («образцовых») жилых одноэтажных строений «на погребах». Теперь при отведении Комиссией участка владелец обязан был предоставить для утверждения детальный план здания и его фасада. После же утверждения проекта будущий владелец дома давал подписку о том, что «на том месте оное наличное каменное строение строить со всякою крепостью и предостойностью и погреба делать со сводами и у тех погребов главные наружные двери железные, и у палат рундуки и лестницы каменные, и то строение закладывать и производить под присмотром и показанием архитектора Земцова, а сверх тех апробированных плана и фасада лишнего строения и на дворе служб... не строить под опасением штрафа». Подобные требования не только предусматривали обеспечение противопожарной безопасности, но и способствовали «регулярству» нового здания.



К. П. Беггров. Крюков канал возле Никольского рынка и Богоявленского Морского собора. Литография по рисунку К. Ф. Сабата. 1823 г.

В конце первой – начале второй половины XVIII века на набережных Крюкова канала, как, впрочем, и в других частях Санкт-Петербурга, началось широкое строительство каменных зданий.

Императрица Елизавета Петровна, возведенная на престол гвардией, особым указом Сенату предписала «между Мойкою и Фонтанкою строить каменные строения – деревянному не быть!»

Одновременно на берегу Крюкова канала, на месте Морского полкового двора, поставили пятиглавый собор с колокольней, назвав его Никольским, в честь Св. Николая – покровителя всех рыбаков и мореходов.

Облик набережных Крюкова канала менялся на глазах. Деревянные дома уступали место каменным строениям, сначала двухэтажным, а значительно позже и доходным домам, тянувшим ввысь свои коммерческие этажи «под жильцов».



Парадный подъезд старого петербургского дома. 1900 г.

По воспоминаниям современников, набережные в конце XIX – начале XX веков славились своей ухоженностью и порядком. Весь жилой фонд находился тогда в частных руках и по одной этой причине содержался в идеальном состоянии. За его благополучием тщательно следили домовладельцы, управляющие домами, дворники и швейцары. Здания были всегда добротнo выкрашены, большинство парадных подъездов оборудовалось навесными козырьками от дождя. По краю тротуара устанавливались ряды каменных или металлических тумб, чтобы прохожие не пострадали от случайно заехавших туда телег и экипажей. Подъезды и парадные двери жилых и присутственных зданий содержались в идеальной чистоте. Их регулярно прибирали и полировали. Начищенные до блеска медные и бронзовые

дверные ручки ослепительно сияли на солнце. Большинство парадных дверей изготовлялось из ценных пород дерева, но предпочтение отдавалось красному. У парадного входа богатых домов и государственных учреждений всегда стоял представительный швейцар. Швейцары нанимались в основном из заслуженных дворников, которые были пообходительней, составились на службе и не могли уже выполнять тяжелую физическую работу. При найме швейцара хозяин дома или его управляющий обращали внимание на благообразность внешности, учтивость и поведение претендента на это довольно престижное место. Хозяин выдавал им форменное обмундирование – ливрею и фуражку с золотым позументом. Швейцары старались как можно лучше обслужить жильцов или чиновников учреждений и офисов. Они оказывали им всевозможные услуги, а при приходе в дом незнакомых людей обязательно спрашивали, к кому они идут.



Подъезд столичного особняка. Фото К. Буллы. 1905 г.

Располагая квартирами самого различного размера и качества, хозяин каждого дома пускал жильцов с разбором, всегда имея в виду их платежеспособность, положение в обществе и благонадежность. При необходимости до заключения контракта он сам или его управляющий наводили нужные справки и собирали подробные сведения о будущем жильце с его старого места жительства.

Справочная книга «Весь Петербург в кармане», составленная в 1851 году Алексеем Гречем, указывала, что «всякое лицо, прибывшее в Санкт-Петербург, обязано владельцу или управляющему домом, а где оных нет – дворнику того же дома или здания, в котором остановился, дать, вместе с видом своим на жительство, сведения о прибытии и не иначе, как на листке, нарочно для того заготовленном, с верным и подробным в надлежащих графах оно, означением о самом себе, и с показанием прежнего места своего жительства... Каждое лицо при переходе в Санкт-Петербурге из одного дома или здания в другой, также обязано дать владельцу тем домом... сведения о самом себе и о прежнем месте своего жительства».

Хозяин дома, расположенного на набережных Крюкова канала, с каждым жильцом заключал торжественное условие (контракт). Договор заканчивался строкой, гласившей: «Условие сие с обеих сторон хранить свято и нерушимо». На документ наклеивалась гербовая марка, и он скреплялся подписями хозяина и квартиранта. В договоре фиксировалась квартирная плата, зависящая от величины и удобства квартиры, ее расположения (на улицу или во двор), высоты этажа. Наиболее дорогими были квартиры во втором этаже, с окнами на улицу (в 1875 году – в среднем 20 рублей в месяц). В первом и третьем этажах в этот же период времени квартира стоила 18 рублей, в четвертом – 16 рублей. Аналогичные квартиры, но с окнами во двор стоили обычно на 6 рублей дешевле.

Часть получаемой квартплаты хозяин отчислял на необходимые расходы по дому, на жалование управляющему, дворникам, оплату страховки дома, налогов, на очистку территории и санитарных сооружений.

Управляющий домом – фигура особая. Нанимали его по договору, с обязательным условием: «...в устранение могущей случиться растраты месячный за квартиру сбор обеспечивается со стороны управляющего или равным денежным залогом или надежным поручительством». Что же входило в обязанности этого наделенного немалыми правами человека, энергичного, предприимчивого профессионала? Он обеспечивал «сбор денег за квартиры, ведение денежных или домовых книг, надзор за дворниками и рабочими по дому, наблюдение за чистотой, порядком и благочинием в доме, приискание подрядчиков и рабочих, заключение с ними условий и расплата в размере разрешенной суммы, взнос куда следует поземельных и страховых денег и проч. Управляющий отвечает за все по дому упущения и беспорядки и принимает на свой счет и страх все могущие последовать от того взыскания, налагаемые административными и судебными властями».

В договор входили пункты, обязывающие жильцов по очереди мыть парадную и черную лестницы, лестничные площадки и ежедневно подметать их. Жильцам категорически запрещалось хранить на лестницах и площадках какие-либо вещи, в том числе из-за опасности пожара. Текстом договора запрещалось жильцам выливать помой и выкидывать мусор вне указанных для этого мест, например в клозетные трубы. Не разрешалось развешивать белье во дворе, саду, на балконах и окнах. Для этих целей отводились чердачные помещения. Собак жильцы дома могли выводить гулять не иначе как в намордниках.

Конечно, мытьем лестниц и уборкой мусора занимались не сами квартиросъемщики, а специально нанимаемые для этого люди, которых подбирали, естественно, не жильцы, а владельцы домов или нанятые ими управляющие.

Заборами домовладельцев и управляющих домов, расположенных на набережных Крюкова канала, поддерживался достойный порядок не только в домах, но и на территории, примыкающей к ним.

Муниципальные власти требовательно следили за этим. В справочной книге «Для господ домовладельцев и управляющих» содержались все официальные постановления Городской думы в адрес домовладельцев и руководителей государственных учреждений. Они обязаны были содержать улицы в надлежащей чистоте, вкупе с тротуарами и проезжими участками набережных, примыкавших к их строениям.

К восьми утра мостовые и тротуары приводились в порядок и поддерживались в идеальной чистоте в течение дня. Накапливающийся мусор своевременно убирался. Зимой тротуары и проезжая часть посыпались песком. Летом их ежедневно поливали, к десяти часам утра и к четырем пополудни. Сор из квартир, домашние и кухонные отходы, уличные «сметки» собирались в особые баки утвержденного муниципалитетом образца, приобретаемые за счет домовладельцев. Ежедневный вывоз этих баков осуществлялся специальным городским транспортом.

Владельцы жилых домов и иных зданий обязаны были выставять для дежурства на улицах дворников с особыми медными бляхами по утвержденному образцу. Дворники несли дежурство от четырех часов пополудни до восьми утра; сменялись через четыре часа. Во время дежурства им запрещалось выполнять какую-либо работу, даже подметать улицу и тротуары. «Справочник домовладельца» содержал 240 страниц, четко регламентирующих их права и обязанности. Уборка улиц в те годы отнимала много времени, особенно на набережных Крюкова канала. По ним шел довольно интенсивный транспортный поток, а поскольку транспорт был конным, его следы регулярно обозначались на проезжей части. Зимой же дворники обязаны были систематически очищать тротуары и проезжую часть от

снега, причем сбрасывать его в Крюков канал категорически запрещалось. Снег отвозили на специально отведенные свалки.

Домовладелец и его управляющий отвечали перед властями за все, что нарушало общественные правила, несли строгую административную и даже судебную ответственность за возможные упущения и нарушения.

Наш замечательный город, отпраздновав свой трехсотлетний юбилей, живет уже в XXI веке. Его улицы имеют свою родословную и биографию. Мы вернули городу на Неве и многим магистралям их историческое название. Но при этом не смогли вернуть их величие и красоту. Ровесник Петербурга – Крюков канал, некогда блиставший порядком и ухоженностью, утратил свое былое величие. Дома, в которых жили выдающиеся общественные и культурные деятели России, многие годы пребывали в запущенном, обшарпанном виде, подобную картину тяжело и видеть, и описывать. До такого неприличного состояния довести некогда блистательные дома наших предков можно, вероятно, только при большом умении или желании. Загаженные, разоренные подъезды, облупившиеся стены, покореженные двери (в начале 20-х годов XX века, по приказу сверху, двери из красного полированного дерева были грубо выкрашены грязной серо-коричневой краской, а затем заменены обычными, из сосновых досок). Особенно безобразно выглядели фасады со стороны дворов, как правило, захламленных, грязных, со следами бесхозяйственности и запустения. Любопытно, однако, что в советское время еще довольно долго сохранялись некоторые «старорежимные» правила и житейские нормы, поддерживавшие достойный порядок в домах на набережных Крюкова канала. Правда, из подъездов исчезли швейцары, но дворники в белых фартуках, с медными бляхами на груди еще долго оставались на своих постах. Кроме института дворников продолжала существовать и служба домоуправителей, которые в своей работе во многом использовали дореволюционный опыт.

Старожилы до сих пор хорошо помнят, какой существовал тогда порядок в городе. В каждом доме были целыми ворота, которые, как и двери парадных подъездов, запирались с наступлением позднего времени. В дом ночью можно было попасть только позвонив дежурному дворнику.



Вид на Никольский собор и здание бывшего Никольского рынка со стороны Крюкова канала. 1927 г.

Этот «старорежимный» порядок не только впечатлял, но и исключал любую возможность нарушить его. В подъездах и подворотнях жильцы в вечернее время не проходили сквозь строй выпивающих подозрительных личностей. Квартирные кражи тогда были редкими и считались чрезвычайным происшествием в городе.

Правда, уже в начале 20-х годов XX столетия дома начали терять свой блеск и красоту. В это время в Ленинграде был объявлен сбор меди и других цветных металлов для Волховстроя. По волевому распоряжению местных органов («утилитарный» принцип и команда «надо!»), жители в обязательном порядке сдавали медную посуду, а управдомы со всех домов по набережной Крюкова канала энергично снимали изящные, изумительной красоты

медные и бронзовые ручки парадных дверей и заменяли их грубыми деревянными палками на железной основе. Одновременно с операцией «бронзовая ручка» дворники закрашивали серой или коричневой краской полированные поверхности резных дверей, сработанных некогда прекрасными питерскими мастерами из ценных пород дерева.

Последующие реорганизации в деле управления домами довершили начатое в 20-х годах. Перемены, последовавшие в 50-е годы прошлого столетия, ликвидировали институт управдомов и не только резко сократили число дворников, но и в худшую сторону изменили их функциональные обязанности, превратив их, по существу, в посредственных уборщиков домовых территорий.

С подворотен старинных домов исчезли ажурные чугунные ворота и козырьки над подъездами. Все разрушено, оборвано, заменено жалкими, убогими подделками.

Былая красота набережных Крюкова канала, лишенная доброй заботы и своевременной помощи, постепенно угасала, блекла и исчезала. Сегодня целый ряд старых зданий нуждается в хозяйской защите и неотложных мерах по остановке дальнейшего разрушения этой жемчужины Петербурга. Правда, следует помнить, что здания, расположенные по обеим сторонам Крюкова канала, неотделимы от людей, проживающих в них. Если жители домов по-прежнему будут относиться к своим пенатам как к чужому имуществу, ремонт и содержание жилого фонда Коломны и набережных канала останется делом малоэффективным, несмотря даже на решение службы жилищно-коммунального хозяйства потратить львиную долю бюджета 2007 года на нужды капитального ремонта жилищного фонда и благоустройство набережных Крюкова канала.

Остается надеяться, что наши бесхозяйственность и равнодушие к своим домам в XXI веке наконец-то прекратятся и настанут долгожданные «лучшие времена», о которых, к сожалению, мы пока лишь много пишем и говорим.

НОВАЯ ГОЛЛАНДИЯ

Вплоть до 1830-х годов в русской архитектуре, как и в зодчестве стран Европы и Америки, господствовал классицизм. Возникший на рубеже 50-х и 60-х годов XVIII века, он стал эстетическим отражением новой идеологии в строительстве Северной столицы. Характерная особенность классицизма – создание целостных ансамблей, охватывающих большие участки городской территории. Новый архитектурный стиль был поистине универсальным, распространявшимся на все отрасли строительной деятельности, в том числе и на проектирование сооружений утилитарного характера: промышленных объектов, складов, гидротехнических сооружений и даже мостов.

В полном соответствии с обширной градостроительной программой 1760-х годов в Петербурге выросли десятки «знатных строений, умноживших украшение и величие города». В числе подобных зданий, наполненных высоким гражданственным пафосом, присущим архитектуре классицизма, стала и Новая Голландия с ее знаменитой монументальной аркой. Возникновение этого архитектурного шедевра было связано с развитием Санкт-Петербурга как национального центра судостроения на Балтийском море.

Вслед за основанием города в ноябре 1704 года император лично заложил на южном берегу Невы первую отечественную верфь – Главное Адмиралтейство. К началу 1720-х годов в устье реки Мойки построили адмиралтейские склады для хранения лесоматериалов и мастерские по производству шлюпок, корабельного рангоута и блоков.



Петр I. Гравюра с портрета Я. Купецкого. 1717 г.

Для транспортировки необходимых строительных материалов и деталей между верфью и складами в 1720 году прорыли Адмиралтейский и Крюков каналы, над которыми возвели мосты. Тогда же между пересекающимися протоками – рекой Мойкой, Крюковым и Глухим каналами – образовался остров треугольной формы, где разместилась одна из рабочих резиденций Петра I. На нем высадили сад, вырыли пруд, построили деревянный дворец, в котором император обычно работал, когда бывал в Галерной верфи. Сюда же позднее перенесли и склады строительных материалов, снабжения и военной амуниции для матросов гребного флота. Пруд соединили протоками с рекой Мойкой и Крюковым каналом.

В те годы в Новой Голландии неумолчно стучали топоры плотников и визжали пилы – на островке с каждым днем появлялись новые корпуса деревянных складов. К 1738 году удалось соорудить семь «сараев» «для поклажи корабельных сосновых и дубовых лесов».

Интересно заметить, что Запасной дворец в Новой Голландии существовал в публикациях русских историков как-то неуверенно и неопределенно. Так русский книговед Андрей Иванович Богданов (1696–1766) – автор первых книг по истории Санкт-Петербурга в своем

«Описании Санкт-Петербурга» приводит список домов и дворцов в городе и его окрестностях.

В его книге дворец Петра Великого в Новой Голландии отсутствует.

И все же в конце своего солидного исторического труда исследователь считает необходимым добавить, что «есть, надеюсь, и еще в некоторых местах Императорские Домы, о которых неизвестно».

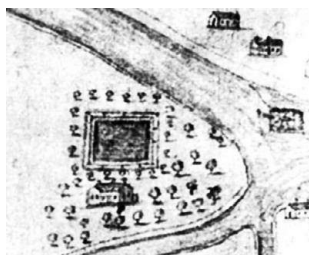
Более решительно поступила наша современница, историк Т. А. Соловьева, выпустившая в свет в 2010 году прекрасную книгу «Новая Голландия и ее окружение», в которой она на основании подлинных исторических документов не только подтвердила факт возведения в Новой Голландии Запасного Императорского дворца Петра I, но и установила его реальное местоположение и точную дату постройки царской резиденции. По этому поводу Т. А. Соловьева отмечала, что: «Этот дом был неизвестен Богданову ввиду закрытия острова, и к тому времени, когда он писал свою книгу, уже не существовал...». Сегодня мы даже можем назвать точную дату постройки дворца! Деревянный дворец был построен по разметке самого императора. Об этом свидетельствует один из Указов Петра I Сенату «О постройке в Санкт-Петербурге, на берегу речки Мьи деревянного строения по выставленным вехам». По убеждению исследователя: «Строительство дворца началось в 1718 году... Место постройки запасного дворца было выбрано императором не сразу. Это подтверждается и указами того времени. В томе № 5 Полного свода законов Российской империи за № 5019 от апреля 1716 года упоминаются резолюции Полицмейстерской Канцелярии о строении в Санктпетербурге. В п. 11 задается вопрос императору: «Запасному дворцу где место отвести, понеже на том месте, где ныне построен, будет строится партикуляр верфь». Ознакомившись с запросом царь отвечал: «Погодить до меня отводить места, а что сломается, то на время куданибудь пренести».

Запасной дворец, по мнению большинства отечественных историков, соорудили в Новой Голландии в 1720 году и тогда же вблизи него вырыли прямоугольный пруд.

В правительственных указах периода правления императрицы Анны Иоанновны также подтверждается факт возведения в Новой Голландии Запасного дворца Петра Великого. Том № 8 Полного собрания Законов Российской империи содержит указ № 6015 от 30 марта 1732 года. В нем, в частности, говорится, что генерал-фельдмаршал граф Миних доложил императрице Анне Иоанновне «Об отдаче строений Санкт-Петербургской Шлиссельбургской крепостей в ведомство Канцелярии Главной Артиллерии, а дворцов – Дворцовой Канцелярии». И далее: «Понеже Канцелярия от строений отягочна многими делами... того ради Ваше Императорское Величество не соизволит ли строение здешней и Шлиссельбургской крепости отдать в ведомство Канцелярии Главной Артиллерии и Фортификаций, а дворцы Вашего Величества, також Стрелина Мыза, Петергоф, Ораниенбаум и другие все приморские Вашего Величества дома и содержание фонтанов, Петергофского и Лиговского каналов и прочее, что к дворцам и приморским Вашего Величества домом принадлежит, поручить Дворцовой Канцелярии...».

Ответным указом императрица распорядилась: «Правительствующий Сенат приказали... имеющуюся на Адмиралтейском острове именуемую Новую Голландию. И в ней дворец и пруд, который был в ведомстве Полицмейстерской Канцелярии, по силе именного Ее Императорского Величества указа сего марта 13 дня принять новое в ведомство Дворцовой Канцелярии». На старинных планах в центре Новой Голландии действительно четко просматривается одноэтажный деревянный царский дворец, а за ним прямоугольный пруд.

Запасной дворец Его Императорского Величества – место, где бывал при посещении Новой Голландии Петр I, отдыхал от своих трудов и где якобы, по воспоминаниям его сподвижников, даже самолично экзаменовал молодых дворян по основам морского дела и навигаторским наукам.



Старейший чертеж Адмиралтейского острова эпохи Петра I. На нем виден одноэтажный дворец и пруд

Историк Петербурга П. Н. Столпянский, упоминая в своих трудах Новую Голландию, утверждал, что ее крестным отцом являлся сам основатель Северной столицы Петр I, который приказал: «Сохранить на ее территории рощу, вырыть пруд и построить небольшой деревянный домик, носивший, конечно, гордое название „Увеселительный государев дворец“».

Петербургский историк архитектуры С. Б. Горбатенко в своей книге «Новый Амстердам» в 2003 году приводит любопытные дневниковые записи шведского посланника в России К. Р. Берка, писавшего о Новой Голландии: «Здесь больше ничего не привлекает внимания, разве только обнесенная изгородью маленькая рощица, в которой Петр I обычно устраивал угощения после спуска галер на воду. Он угощал вкусными блюдами и напитками за столом, накрытым под этими зелеными деревьями, либо выставлял бутылки с вином и холодную закуску на лежавшие на земле доски и стоя угощался сам и потчевал своих морских офицеров».

Уходили в небытие годы, неумолимое время стирало из памяти соотечественников события и деяния необычных лет Петра Великого. После его смерти о Новой Голландии стали постепенно забывать. В докладе Сената от 16 июля 1732 года упоминалось, что к этому периоду на императорском острове находились лишь «деревянные малые ветхие хоромы, один пруд, да малая рощица природных деревьев».

С легкой руки Петра I новый остров с комплексом разнообразных складских помещений и вспомогательных производств официально окрестили Новой Голландией. Первое упоминание о ней имеется уже в письменном поручении Петра I Адмиралтейской коллегии, датированном 1720 годом. В документе приводится текст распоряжения царя о строительстве инструментальной мастерской для нужд флота «подле каналу, что в Новой Голландии». В марте того же года кабинет-секретарь А. В. Матвеев рапортовал императору: «В Новой Голландии землю на низкие места... подрядчики возят и ныне надеемся еще подвод умножить».

После смерти Петра I по проекту главного архитектора Адмиралтейств-коллегии И. К. Коробова в Новой Голландии соорудили еще несколько новых вместительных деревянных складов для рационального хранения отборного корабельного дерева и пиломатериалов. Раньше весь корабельный лес обычно хранили в воде. Бревна, как правило, набухали и требовали довольно продолжительной просушки.

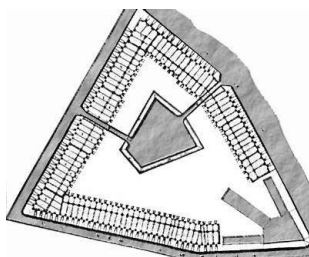
Кроме того, Адмиралтейств-коллегия «пожарного страха ради» вынуждена была сконцентрировать основные складские помещения, в которых хранились запасы строительного леса, на изолированной водными протоками от городской застройки территории этого острова.

Впрочем, деревянные склады в Новой Голландии просуществовали сравнительно недолго. В 1765–1784 годах по проекту нового адмиралтейского архитектора С. И. Чевакин-

ского вместо них возвели кирпичные склады («конусы») для хранения бревен вертикально, с небольшим уклоном. Гидротехническую часть нового проекта Чевакинского рассчитал тогда военный инженер генерал И. К. Герард. Опытнейший специалист, архитектор, инженер, гидротехник, занимавший должность архитектора «императорских водных строений», он увеличил размеры арочного портала Новой Голландии, что было крайне необходимо для безопасного прохода судов во внутренний бассейн острова. Генерала Герарда следует по праву считать одним из авторов обустройства своеобразного производственного городка – одновременно художественного и утилитарного шедевра на островке Новой Голландии.

Чтобы избежать сырости в каменных «магазинах», генерал предложил «насыпать и убить землю, а стоящий в той Новой Голландии на корню лес вырубить, чтоб в сараи мог удобнее воздух проходить».

Проект каменных складов С. И. Чевакинского содержал оригинальное рациональное предложение «хранить лес не штабелями (горизонтально – навалом), а стоймя – вертикально, с небольшим наклоном к стене складского помещения». Это позволяло значительно повысить циркуляционный эффект воздуха между строевым лесом и ускорить процесс сушки бревен. По проекту нового главного архитектора адмиралтейских строений Чевакинского теперь также обязательно предусматривалось раздельное хранение стволов разного диаметра. Со стороны же городских каналов архитектор предложил перед сараями устроить пологие деревянные помосты, по которым бревна относительно легко втаскивались в складские помещения. Внутри Новой Голландии зодчий предусмотрел устройство обширного бассейна с двумя протоками шириной 8,6 метра – в реку Мойку и Крюков канал, что превратило ее в два острова: Коломенский и Покровский.



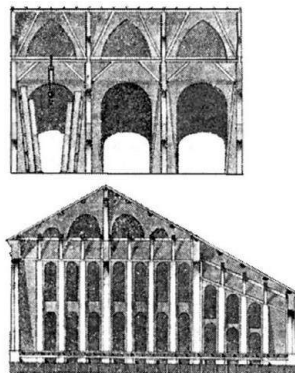
С. И. Чевакинский. Генеральный план Новой Голландии. 1765 г.

Теперь баржи с корабельным лесом по каналам свободно входили во внутренний бассейн Новой Голландии, бревна разгружались на берегу, обтесывались и устанавливались вертикально в каменных «магазинах». Кроме обеспечения производственных функций, Чевакинский не забыл и об архитектурном оформлении складского комплекса, расположенного в одной из центральных частей столицы. Над каждым из протоков, соединяющих внутренний бассейн с Мойкой и Крюковым каналом, он задумал возвести огромные арки, которые должны были «гасить распор на торцевые стены складов от опирающихся на них тяжелых бревен».

Крупногабаритный лес, доставляемый в Новую Голландию по городским водоемам – Мойке и Крюкову каналу, с их берегов втаскивали в склады через огромные арочные проемы. Бревна меньшего размера с барж, входящих во внутренний бассейн Новой Голландии, загружали в складские помещения через менее высокие арочные проемы.

23-метровая арка над протоком в Мойку, спроектированная зодчим Ж.-Б. Валлен-Деламотом, – одно из самых впечатляющих сооружений Петербурга. Величественно смотрятся стоящие попарно по обеим сторонам арки массивные колонны тосканского ордера, составленные из тяжелых гранитных блоков. Из красного гранита вырублены базы и капители

колонн, между которыми прекрасно смотрятся ниши строгого рисунка, декорированные гирляндами из светло-серого пудостского камня. Полуциркулярная арка с изящной гирляндой опирается на малые колонны, стоящие на берегу водного протока, ведущего во внутренний бассейн.



С. И. Чевакинский. Проект каменных сараев для хранения и сушки корабельного леса. 1765 г.

Глядя на арку Новой Голландии, каждый раз поражаешься, как это декоративное сооружение выдерживало на себе колоссальный вес гигантских корабельных бревен, навалившихся на нее из помещений старых складских «магазинов». Искусствовед академик И. Э. Грабарь, высоко оценивая это сооружение, писал: «Особенно блестяща композиция главных ворот „Новой Голландии“». Эта прекрасная арка – одна из самых вдохновенных архитектурных затей, сохранившихся от старого Петербурга». Строго классические по пропорции тосканские колонны портала сооружены из блоков массивного тесаного гранита. В композиции применены большой и малый ордера. Скругленные углы лесных складов обработаны парными колоннами тосканского ордера, стены – рустованными лопатками. Обработка рустами, характерная для архитектуры русского раннего классицизма, обогатила фасады этого величественного сооружения. Великие архитекторы С. И. Чевакинский и Ж.-Б. Валлен-Деламот с большим мастерством решили задачу объемной и фасадной композиции уникального исторического здания. В проектах учитывались и градостроительные требования. Возводя лесные корабельные склады, зодчие позаботились об эстетическом впечатлении, создав прекрасный художественный ансамбль.



Арка Новой Голландии. 2006 г.

Правда, горестно осознавать, что время и бесхозяйственное отношение к всемирно известному памятнику зодчества сделали свое варварское дело. Ансамбль разрушается, во многом утратил былой блеск, разделив печальную судьбу многих архитектурных памятников заповедной Коломны. Осыпающиеся кирпичи, обшарпанные, почерневшие от времени изуродованные стены. Заросшие деревьями и непроходимым кустарником берега окружающих Новую Голландию каналов. Куда девалось прежнее величие и красота знаменитого ансамбля? Знакомая картина.

И все же сегодня, отражаясь в тихих водах Мойки, величественная арка слабо колыхается в ее зеркале, и ждешь, что в следующее мгновение вдруг послышится плеск весел о воду и в старую протоку, в глубь Новой Голландии, войдет петровская боевая галера с командой военных гребцов.

Н. А. Синдаловский в книге «По Петербургу» заметил, что «петербургская городская фразеология не раз предоставляла возможность внимательнее и глубже взглянуть в архитектурную историю города. В самом деле, кажется, какое отношение к Петербургу может иметь такое знакомое каждому предупреждение: „Не лезь в бутылку“ то есть води себя спокойно, не заводись, не нарывайся на неприятность! Оказывается, самое прямое». По легенде, архитектор А. Е. Штауберт, построивший на территории острова здание Морской тюрьмы, назвал свое детище «Башней», а в народе его окрестили «Бутылкой». Со стороны эта постройка действительно уж очень походила на знакомый всем сосуд, продаваемый в казенных лавках с белой или красной сургучной головкой. Попасть в «Бутылку» для жителей старого Петербурга было далеко не самым лучшим делом в их жизни.



Угловое здание склада Новой Голландии. 2006 г.

Вскоре после подавления в 1820 году восстания Семеновского полка и в 1825-м выступления декабристов в незастроенной западной части Новой Голландии отвели участок для строительства здания Военно-морской исправительной тюрьмы. Разработку проекта в 1828 году поручили архитектору Военного ведомства А. Е. Штауберту. Реализованный в 1829 году проект зодчего предусматривал сооружение трехэтажного кольцеобразного «казенного дома» с круглым внутренним двориком. Сам автор действительно называл свое сооружение «Башней», а позже «Бутылкой». Первый этаж занимала тюремная охрана и помещения арестантской кухни, пекарни и продовольственных кладовых. Тюремные камеры расположились на втором и третьем этажах и были рассчитаны на размещение 500 заключенных. От складов Морскую тюрьму отделяла специальная ограда.

В 1863 году Военно-морскую тюрьму в Новой Голландии существенно реконструировали, после чего она официально стала называться «Военно-исправительной тюрьмой морского ведомства Балтийского флота». Проектом военного инженера, штаб-капитана Н. А. Лифантьева в первом этаже здания предусматривалось помещение канцелярии и тюремных камер для осужденных на длительные сроки. Второй и третий этажи отводились для военнослужащих, приговоренных на непродолжительные сроки тюремного заключения. В процессе реконструкции здания тюрьмы укрепили капитальными внутренними стенами, на втором и третьем этажах заделали стенные проемы и усилили фундамент строения.

Тюремный режим исправительного заведения предусматривал использовать камеры только для ночного времени и сна заключенных. Весь световой период арестанты работали, им даже начислялась зарплата. В дневное время камеры превращались в своеобразные производственные мастерские. Проектом предусматривалось обустройство одиночных камер, площадью 25 кв. аршин каждая, при «весьма достаточной» высоте. Тюремные окна располагались настолько высоко, что арестант не мог обозреть площадь тюремного двора. В каждой камере стояла койка и наглухо прикрепленный к полу табурет. В дневное время койки поднимались к стене и закрывались на замок.

На втором этаже, разделенном на 6 отсеков, обустроили 80 камер-одиночек, а третий этаж с 7 тюремными отсеками насчитывал 95 камер одиночного содержания. В тюрьме велось регулярное наблюдение за каждым узником одиночной камеры через дверные смотровые проемы. По заключению ведомственной санитарной службы, все камеры достаточно эффективно проветривались и отапливались из котельной тюрьмы через трубы в стенах и над полом одиночек.

В здании тюрьмы существовала церковь Святителя Николая, действовавшая в Военной исправительной тюрьме вплоть до 1918 года.

Заключенных обычно привлекали к работам в мастерских. Ассортимент вырабатываемой ими продукции бывал весьма разнообразным. Они выполняли столярные, токарные работы, ткали маты, изготавливали обувь и одежду. Считалось, что Военно-исправительная тюрьма Морского ведомства в Новой Голландии являлась по оценке Морского министерства «учреждением, организованным на началах рациональной системы, используемой в практике мест заключения европейских государств».

Любопытно отметить, что с началом Первой мировой войны тюрьму в Новой Голландии закрыли, после оригинального приказа императора Николая II, посчитавшего, что все осужденные по суду матросы должны отбывать свой срок только после победоносного завершения войны. Морское министерство тогда было отдало распоряжение об отправке осужденных матросов на фронт, в действующую армию, чтобы в героических сражениях добывать себе прощение и досрочную амнистию.

Тюремное здание на некоторое время опустело, чтобы в нем в 1915 году открыть камеры для военнопленных немецких моряков и морских летчиков.

В 1917 году, после октябрьского переворота, в тюрьме размещались конторы учреждений военно-морского порта, а затем Ленинградской военно-морской базы. В период Великой Отечественной войны и после ее победоносного завершения в здании бывшей Круглой тюрьмы Новой Голландии располагались службы управления тыла Краснознаменного Балтийского флота, руководство которой, вероятно, для солидности установило у входа в управление два позолоченных льва. Оказалось, что этих львов для достойной престижности этого морского ведомства специально доставили в Новую Голландию и установили у входных дверей бывшей тюрьмы по личному распоряжению начальника тыла Краснознаменного Балтийского флота генерал-лейтенанта А. Н. Лебедева. В один прекрасный день на Выборгскую сторону, к знаменитой даче графа Кушелева-Безбородко подкатила военная полуторка с нарядом матросов, которые лихо сняли от знаменитой львиной шеренги, двух

зверей, погрузили их в кузов грузовика и доставили в Новую Голландию. Львов покрасили «золотой» краской под бронзу и «поручили охранять» главный вход в здание тыла Ленинградской Военно-морской базы.

Похищенные из оригинальной львиной ограды дачи графа Кушелева-Безбородко на правом берегу Невы, два чугунных льва находились у главных дверей базы тыла флота вплоть до начала 1990-х годов.

В 1840-х годах, вблизи тюрьмы, на набережной реки Мойки построили, сохранившийся до наших дней, трехэтажный дом коменданта Новой Голландии, а при слиянии Адмиралтейского и Крюкова каналов возвели новый кирпичный корпус для дополнительного склада.

В 1842 году набережная засыпанной части Крюкова канала, неподалеку от Невы, постепенно стала превращаться в новую площадь Северной столицы – Благовещенскую.



Склады Новой Голландии и протока во внутреннее озеро. Вид с набережной Крюкова канала. 2006 г.

В этот период российской истории Новая Голландия продолжала оставаться структурной частью Нового Адмиралтейства, о чем свидетельствуют находящиеся в архивах чертежи генеральных планов.

Следует заметить, что в процессе работы над проектами монументальных арок Новой Голландии зодчие Чевакинский и Валлен-Деламот все же предусмотрели аналогичный величественный гигантский портал и со стороны Крюкова канала. К сожалению, ни в те годы, ни позднее, вторая монументальная арка со стороны протоки, соединяющей Крюков канал с внутренним бассейном острова, так и не была возведена. Корпус Новой Голландии, выходящий на Крюков канал и нынешнюю площадь Труда, возвел много позже – в 1847–1849 годах – талантливый военный инженер М. А. Пасыпкин. В соответствии с «высочайше утвержденным» в 1848 году вариантом застройки Новой Голландии в проекте Пасыпкина сохранились старые каменные «магазины» Чевакинского. Весь же архитектурный ансамбль островка теперь приобрел вид равностороннего треугольника с небольшим изломом по стороне, выходящей на Мойку. Автором проекта намечалось также строительство второй гигантской арки, у Крюкова канала, однако и на этот раз она не была построена.

К концу XIX столетия Новая Голландия утрачивает значение базы военно-морского флота и становится по целому ряду причин неудобной для хранения и перемещения специфических военных грузов Морского министерства. Комплекс ее сооружений и зданий на острове приходит в запустение. Очевидцы упадка некогда неприступной, похожей на крепость Новой Голландии, вошедшей в историю петровского флота своей ролью в развитии отечественной кораблестроительной науки, с горечью писали: «Значительная часть складов „Новой Голландии“, как мы имели случай неоднократно убедиться на месте, наполнена старым хламом вроде, например, ломаных деревянных моделей, которые вследствие их полной

непригодности отказался принять Адмиралтейский завод и которые годятся только на дрова; ломаным чугуном и железом (только не медью, так как последняя давно расчищена) и тому подобными предметами. Посреди обширного двора лежат и ржавеют старые вентиляционные раструбы, цистерны и тому подобные предметы, годные только на лом...».

Внутри Новой Голландии продолжалась еще бестолковая, хаотичная застройка. Кроме Морской тюрьмы и дополнительных складов здесь возвели здание маслостоловой мастерской, мясосольного производства, бани и прачечной для заключенных «Буылки». Затем здесь построили дом для коменданта и офицеров, утепленную будку для канцелярских чиновников мундирных складов и несколько небольших мастерских.

В это «смутное» время в Морское министерство начинают поступать предложения и проекты о капитальной реконструкции Новой Голландии.

Зодчий Л. Ф. Фонтана, автор таких построек, как гостиница «Европейская», Малый, или Суворинский, театр (ныне Большой драматический), здание художественно-промышленной выставки в Соляном городке, и других столичных объектов, предложил в 1882 году проект превращения Новой Голландии в культурный и деловой городской центр. Автор проекта предполагал построить здесь торгово-промышленные павильоны, здания для деловых съездов, ярмарок, выставок и концертов. Эти грандиозные коммерческие планы зодчий рассчитывал реализовать на средства специального акционерного общества.

При реализации своего проекта или точнее «Генерального плана» переделки острова «Новая Голландия» Людвиг Фонтана предлагал довольно решительные меры. Зодчий считал целесообразным засыпать центральный пруд и на его месте разбить новую городскую площадь с отходящими от нее тремя новыми магистралями к набережным реки Мойки, Крюкова и Адмиралтейского каналов. Согласно проекту архитектора, оба канала подлежали засыпке и превращались в городские улицы. Автор проектов «Европейской» гостиницы и будущего Большого драматического театра потребовал уничтожения знаменитой арки исторического комплекса и последующего присоединения Новой Голландии к территории Адмиралтейского острова Северной столицы. К счастью, проект Л. Фонтана забуксовал на переговорной стадии и впоследствии не был осуществлен.

Позднее, в начале XX столетия, проект инженера А. А. Лешерна фон Герцвельда предусматривал снос всех построек и зданий Новой Голландии, засыпку Крюкова канала в совокупности с внутренним водоемом, а на расчищенном до основания пространстве разбивался современный сквер, в центре которого возводилось огромных размеров концертное здание.

Позже, в 1905 году, комиссия Морского министерства под председательством генерал-лейтенанта С. К. Ратника предложила полностью снести все строения Новой Голландии, а вместе с ней и Нового Адмиралтейства и «пустить землю в распродажу частным лицам для жилищного строительства». Однако и этот «решительный» по своему намерению «проект», так же как и предыдущие, был оставлен без внимания руководством Морского министерства.

В 1906 году столичный журнал «Зодчий» опубликовал разгромную статью в адрес Морского министерства. Корреспондент известного петербургского издательства довольно резко писал: «Морское министерство совершенно нерациональным образом использовало Новую Голландию с громадной, чудною по красоте своих пропорций, аркою над протоком... В Новой Голландии помещены три учреждения Морского ведомства: бассейн для испытания судовых моделей, морская исправительная тюрьма и весьма большие здания пересылочных и так называемых сортовых складов. Бассейн действительно необходим, но почему он построен не при судостроительных заводах? Причины же расположения морской тюрьмы в центре Петербурга непонятны: ее надо было строить в Кронштадте, в Ревеле, Либаве, вообще где угодно, но только не в лучшей части города. Склады Новой Голландии на бумаге носят самые разнообразные названия; в действительности же они на 75 % пусты, а на 25 %

наполнены железным ломом...». Статья завершалась гневным выпадом в адрес Морского министерства, якобы отнимающего у города и государства миллионы рублей путем заполнения столицы пустырями с историческими руинами, заполненными всяким хламом.

Подобное явление, по мнению журнала «Зодчий» в 1906 году, оказывается, еще и порождает целый ряд негативных последствий – «прирост населения, не могущего поместиться в центральной части города, вынуждал людей из-за переполнения хламом ныне устремляться в ближайшие окрестности и понемногу уничтожать украшение Петербурга – Крестовский остров, дающий хоть какую-нибудь иллюзию природы и зелени...».

Подобное острое выступление авторитетного журнала имело тогда неожиданный резонанс. Городская управа неожиданно организовала авторитетную комиссию по проверке указанных в статье фактов и разработки действенных рекомендаций по ликвидации подобных негативных последствий. Факты подтвердились и в решении компетентной комиссии Морскому министерству рекомендовалось немедленно пустить в продажу участок Новой Голландии для его последующей гражданской застройки. Другие требования в адрес столь компетентного ведомства звучали не только дерзко, но и вызывающе:

1. Ликвидировать Новую Голландию как большую кладовую Санкт-Петербургского порта.
2. Сосредоточить все учреждения, входящие в состав Петербургского порта, в одном месте – Гребном порту, чтобы не содержать большие штаты служащих в разных частях города.
3. Вывести из Новой Голландии Опытовый бассейн для испытания моделей судов и испытательную станцию, работающую на угле.
4. Разбить освободившееся Новое Адмиралтейство и Новую Голландию на участки и распродать в частные руки под постройку домов и отелей.

Решение комиссии, опубликованное в журнале «Зодчий» № 34 за 1911 год, составленное в необычном духе лихой кавалеристкой атаки на элиту вооруженных сил России – Военно-морской флот и его министра адмирала Григорович Ивана Константиновича, иных шокировало, но опытных и деловых людей не удивило. Во-первых, это было время поражения России в Русско-японской войне и трагической гибели второй Тихоокеанской эскадры в Цусимском сражении, а во-вторых, наступал период зарождения первой волны «новорусских» людей без особых принципов, пытавшихся находить любые варианты выгодных для них денежных подрядов, позволявших сколотить немалые состояния.

Хотелось бы отметить, что, к сожалению, попытки ликвидировать исторический ансамбль Новой Голландии и варианты уничтожения Крюкова канала на этом не прекратились. В 1915 году все тот же пресловутый журнал «Зодчий» опубликовал еще одно новое любопытное сообщение, вероятно, заказанное ему неугомонными бизнесменами предреволюционного времени. Журнал сообщал горожанам, что столичные власти продолжают строить реальные планы превращения Новой Голландии в полуостров. «Городской Управой, – отмечалось в публикации журнала „Зодчий“, – разработан проект засыпки Адмиралтейского канала и части Крюкова в районе Новой Голландии. Одновременно с засыпкой каналов предложено проведение канализации в прилегаемом районе. Все работы разделены на три очереди. В первую очередь решено засыпать Адмиралтейский канал ввиду невозможности поддерживать набережную канала дальнейшим ремонтом. Вторая очередь работ обнимает засыпку Крюкова канала до входа в Новую Голландию. Однако Крюков канал может быть засыпан только по согласованию с Морским ведомством, которое до сих пор не давало своего согласия, указывая на необходимость для ведомства иметь свободный вход в Новую Голландию. Эта работа отнесена на третью очередь». Тема Новой Голландии и Крюкова канала стала основной в работе издательства журнала «Зодчий», печатавшего на своих стра-

ницах разные варианты уничтожения знаменитого ансамбля Петра I и исторического Крюкова канала вплоть до 1917 года.

Статья в журнале «Зодчий» вызвала волну возмущения и искреннего негодования большей части населения Северной столицы.

Столичные газеты разразились по этому поводу гневными выступлениями историков, искусствоведов и патриотов России, сводившиеся к нелепым отповедям людям, родства не помнящим: «Если общество не желает хранить старину, то оно обязано хранить красоту. Почему необходимо разрушать Новую Голландию, старые каналы, уникальную арку, изображение которой, как символ Санкт-Петербурга разошлось по всему цивилизованному миру? Почему банально не перестроить, реставрировать этот исторический российский комплекс и таким образом сохранить и передать его потомкам...».

Авторы публикаций с горечью и недоумением возмущались выступлением журнала «Зодчий» и решением комиссии Городской управы, не понимающих, что Новая Голландия относится, по мнению международных экспертов, к числу несомненных сокровищ, которые необходимо не только беречь, но «и заботиться о них, с любовью восстанавливать утраченное временем, так как сделали это венецианцы с Колокольной Святого Марка или парижане с Нотр Дам де Пари и Сан-Шапиль».

Расположенная в центре столичного города складская база Военно-морского флота действительно для глаз непосвященных в ее дела горожан понемногу приходила в окончательное запустение. На самом же деле на ее территории продолжалась довольно активная и полезная работа, необходимая для развития отечественной кораблестроительной науки.

В конце XIX века Морское министерство организовало в Новой Голландии первую в России испытательную станцию для исследования различных углей, используемых на кораблях отечественного флота, и проверки на деревянных моделях мореходных качеств новых морских судов. В 1892–1894 годах вдоль Адмиралтейского канала на территории старой морской базы по инициативе известного русского ученого Д. И. Менделеева построили значительные по своей протяженности одноэтажные строения с крытым бассейном для гидродинамических испытаний моделей кораблей и судов. Габариты бассейна имели длину 120 метров, ширину 6,5 метра и глубину 3 метра.

«Опытный» бассейн был задуман как научная лаборатория для определения сопротивления воды при движении моделей различных боевых кораблей.



Управляющий Морским министерством, адмирал Н. М. Чихачев

Наряду с решением этих важнейших для отечественного флота практических задач лаборатория Новой Голландии в 1891 году попыталась разгадать секрет бездымного пороха. Управляющий Морским министерством адмирал Н. М. Чихачев, по совету главного инспектора морской артиллерии контр-адмирала С. О. Макарова, предложил Д. И. Менделееву

изыскать способ изготовления пушечного бездымного пороха, дающего эффект удивительной дальности и «настильности» траектории снарядов.

Такой порох имелся на вооружении англичан, французов, немцев, итальянцев, не говоря уже об американцах. Он действительно был бездымен, не демаскировал стреляющих и, главное, обладал огромной разрушительной силой, способной пробивать борта плавучих крепостей того времени, основной силы флотов иностранных государств – броненосцев.



Инспектор морской артиллерии, адмирал С. О. Макаров. 1891 г.

Артиллерийский комитет Военного министерства России, его председатель Софиано и член Комитета генерал С. К. Кашинский получили указание срочно организовать разработку отечественного бездымного пороха для артиллерийских снарядов особой мощности. Артиллерийский комитет Морского министерства, наиболее заинтересованный в разгадке секрета бездымного пороха, по рекомендации Д. И. Менделеева, организовал в бывшем здании «производства солонины» на территории Новой Голландии, давно уже за непригодностью пустовавшего, химическую научно-исследовательскую лабораторию. Ее заведующим назначили профессора Кронштадтских офицерских минных классов И. М. Чельцова, а непосредственным руководителем и консультантом по делам научно-исследовательской части определили академика Д. И. Менделеева.

2 сентября 1891 года новое научно-исследовательское подразделение Морского министерства приступило к изобретению первого отечественного бездымного пороха.

Менделеев по несколько часов в день проводил теперь в химической лаборатории Новой Голландии. Особое внимание ученый обратил на процесс нитрации. Многочисленные серии экспериментов были направлены на получение при горении порохового заряда наибольшего количества газообразных продуктов. Вместе с Чельцовым, Менделеев побывал на производственных предприятиях по изготовлению взрывчатых веществ Франции и Англии. Русских ученых любезно принимали на заводах, но секреты производства своего бездымного пороха сохраняли в тайне.



Д. И. Менделеев. Конец XIX в.

В Германии Дмитрию Ивановичу не показали ничего, на французских заводах любезно позволили издалека обозреть внешний вид заряженного бездымным порохом боевого патрона. Однако Менделеев все же нашел довольно остроумный выход из труднейшего положения, став, по существу, основоположником метода научной разведки. Он разъезжал по Европе с лекциями, сотрудничал с зарубежными университетами, во Франции даже читал лекции виноделам о технологии приготовления русской водки, знакомился с постановкой дела на европейских железных дорогах. А поскольку он даже и не пытался тайно проникнуть на пороховые заводы или подкупить кого-либо из ответственных служащих, владеющих государственным секретом, и вообще не совершал никаких действий, совместимых со шпионажем, немецкая и французская полиция потеряла к русскому профессору всякий интерес. Они и не подозревали, что Дмитрий Иванович Менделеев, посещая железнодорожные ведомства, сумел подробно ознакомиться с общедоступными тогда сведениями о перевозках на пороховые заводы химических веществ – основных компонентов бездымного пороха. Ежедневно наблюдая из окна своей квартиры, снятой в непосредственной близости от железнодорожной станции, за передвижением грузовых составов, русский химик смог установить все составляющие засекреченного пороха. В те годы никому и в голову не приходило использовать на железнодорожных вагонах закодированные обозначения специальных грузов. На вагонах и цистернах с немецкой педантичностью и аккуратностью указывалось наименование перевозимых химических веществ и даже точный адрес места их доставки. Узнав перечень компонентов и их примерное количество, Д. И. Менделеев, вернувшись на родину, в засекреченной лаборатории Новой Голландии без особого труда составил уравнение реакции и разработал оригинальную технологию производства первого отечественного бездымного пороха, который назвал пирокolloдием. Уже первые испытания снарядов, начиненных новым бездымным порохом, дали отличные результаты. Пирокolloдий Менделеева обладал исключительной разрушительной силой, легко пробивал мощную палубную броню и, что особенно важно, по своим качествам превосходил иностранные образцы. В отличие от западных образцов, русский бездымный порох при его употреблении исключал так называемую самовзрываемость снарядов. Он был пригоден не только для морских орудий всех калибров, но и для отечественных систем пулеметов и винтовок.

В июне 1893 года пирокolloдий испытали при стрельбе из двенадцатидюймового орудия на морском полигоне. Эффект был ошеломляющий. Инспектор морской артиллерии контр-адмирал С. О. Макаров направил ученому правительственную телеграмму со словами восхищения и благодарности.

Дмитрий Иванович позже скажет: «Интерес к производству бездымного пороха привлекал меня своими химическими задачами, своею прямой связью с чисто химической промышленностью и своею потребностью для обороны страны».

Правда, ученого поразили и крайне огорчили факты антигосударственного отношения чиновников и генералов к плодам его напряженной работы. Найденный знаменитым российским химиком способ бездымного пороха не только не сумели сохранить в тайне, но и не смогли организовать в стране его производство в нужных масштабах. Когда же он понадобился, его для обеспечения российской армии и флота стали покупать за рубежом.

Подобные противоречия, сопутствующие деятельности ученого, не позволили Менделееву в дальнейшем участвовать в работе Артиллерийского комитета Военного министерства. Дмитрий Иванович в дружеской беседе с И. М. Чельцовым говорил: «...не лежит моя душа к этим Софиано, Каминским и тому подобным деятелям».

Однако автору разработки состава отечественного бездымного пороха все же удалось убедить морского министра адмирала Чихачева в необходимости обустройства на территории Новой Голландии «опытового» бассейна.

Опытный бассейн представлял тогда собой гидродинамическую лабораторию, предназначенную для измерения сил, действующих на модель судна (или его отдельные элементы) буксируемую в жидкости по заданной траектории, или для изучения параметров движения модели под действием заданных сил. В практике судостроения в разных странах существовали, в зависимости от задачи эксперимента, буксировочные, ледовые, маневренные, циркуляционные мореходные бассейны.

Распоряжением управляющего Морским министерством в конце 1891 года в Англию специально командировали корабельного инженера А. А. Грехнева, с предписанием ознакомиться с конструктивными особенностями и работой аналогичного исследовательского бассейна конструктора В. Фруда, действовавшего в английском городе Торбей, на побережье пролива Ламанш.

А. А. Грехнев добросовестно справился с поручением адмирала Чихачева и даже приложил к отчету о командировке в Англию подробный план испытательного бассейна и детальный перечень необходимых механизмов и лабораторного оборудования для его оснащения и эксплуатации.

Первоначально предполагали разместить Опытный бассейн в Новом Адмиралтействе, однако из-за отсутствия в нем свободного места решили построить его в Новой Голландии, позади строения мясосольной, вдоль Адмиралтейского канала. В качестве образца русскими строителями был выбран английский Опытный бассейн, существовавший тогда в Хасларе. При проектировании и строительстве российского объекта все же учитывали, что находящиеся в нем модели могли быть более крупных размеров, чем модели, испытывавшиеся в британском бассейне. Над первым Опытным бассейном Новой Голландии соорудили одноэтажное кирпичное здание на прочном каменном фундаменте, с одинаковыми смотровыми окнами. Длина водного ковша бассейна составляла 120 метров, при его ширине 6,7 метра. Глубина водоема во всех точках равнялась 3 метрам. В соответствии с архивными документами РГА ВМФ, общая стоимость Опытного бассейна Новой Голландии на момент его торжественного открытия оценивалась довольно крупной денежной суммой. На его постройку израсходовали 210 000 рублей.

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.