

ПЕШЕХОДНЫЕ МОСТЫ

Бережок Д., Дяченко Ю., студ. гр. АД-326

*Научный руководитель – Бекирова М.М., к.т.н., доцент
(кафедра Строительной механики, Одесская государственная
академия строительства и архитектуры)*

Аннотация. Одесса славится старинными улочками, атмосферными двориками и мостами. С первых дней основания наш город был разбит глубокими, спускающимися к морю балками, оврагами и склонами. На улицах были вырыты канавы для отвода дождевых потоков. Для того, чтобы свободно передвигаться по городу, строили мосты и мостики, которые представлены в данной статье. Со временем их стало настолько много, что пришлось засыпать балки и сглаживать рельеф.

Можно только восхищаться талантом одесских архитекторов XIX в., сумевших на сложной пересеченной местности создать во всех отношениях удобный для жизни город, где естественные недостатки ландшафта переросли в несомненные достоинства архитектурного облика. Мосты Одессы в этом смысле яркое тому подтверждение. Из сохранившихся до наших дней мостов выделим те, которые расположены в центральной части города: Новиков, Сабанеев, Строгановский и Коцебу. Все они объединены единством цели: служить для удобства коммуникаций как по балкам Военной и Карантинной, с одной стороны, так и воссоединять собой разбитые этими же балками улицы – с другой. Но каждый из них имеет свою яркую и неповторимую историю.

Актуальность. Современная практика показывает, что для развития транспортных связей крупных городов, в данном случае, Одессы, есть смысл формирования надземных сооружений в центральных и периферийных частях, представляющих собой не что иное, как многофункциональные пешеходные мосты.

В 1822 г. в присутствии генерал-губернатора Новороссийского края Александра Ланжерона и градоначальника Одессы Николая Трегубова в торжественной обстановке был заложен первый в городе каменный мост. Он соединил два участка улицы Почтовой (ныне Жуковского) над ведущей к порту Карантинной балкой (ныне – Деволановский спуск). Мост строился два года и был открыт в 1824 году. Автором проекта стал знаменитый инженер Жюст Гаюи, а руководил

строительством не менее известный архитектор Александр Дигби. Мост получил название **Новиков мост** (рис. 1).



Рис. 1. Перспектива трех мостов (Новиков мост, в перспективе мост Коцебу и Строгановский мост), 1902 г.

Свое название мост получил в честь популярного в Одессе предпринимателя купца 1-й гильдии Ильи Новикова, который являлся активным инициатором и подрядчиком строительства. Новиков, безусловно, преследовал личные интересы. Неподалеку от моста, на Канатной, находилась его канатная фабрика, давшая, в свою очередь название Канатной улице. Так вот, данный мост и призван был непосредственно связать указанный завод с центром города, где проживал Новиков, по Почтовой улице, переименованной впоследствии в Жуковского. Впрочем, Новиков проявил при его сооружении столько энергии и распорядительности, что отнюдь не случайно этот арочный однопролетный мост, перекинутый через Канатную балку, получил его имя.

Проект реконструкции моста реализован в 2009-2010 гг. Строительной компанией «Монтаж-29» была проведена реконструкция моста «Новиков мост» по ул. Жуковского в г. Одессе. Предварительно был выполнен демонтаж консолей моста, проведена инженерная подготовка. Был укреплен свод арки моста устройством несъемной опалубки и инъектированием цементно-песчаной смеси, отлита дорожная плита, реставрировано кованое ограждение (рис. 2).

Сабанеев мост – второй каменный мост, сооружённый в Одессе. Располагается над улицей Военный спуск и является частью улицы, носящей название Сабанеев Мост. В начале XIX в. территорию, на которой был разбит строящийся город, пересекало два глубоких оврага (балки), которые было очень неудобно пересекать. Овраги получили название «Карантинная балка» и «Военная балка». Последняя,

прорезающая ровную поверхность города прямо в его центре, являлась препятствием для свободного перемещения горожан между Южным (Военным) и Северным (Греческим) форштатами города.



Рис. 2. Вид моста после реконструкции.

В Южном форштате в приморской его части располагались «присутственные места» – учреждения администрации города и места проживания чиновников разных рангов. С размещением на Приморском бульваре канцелярии и дворца Новороссийского губернатора М.С. Воронцова, закладкой зданий присутственных мест и биржи необходимость в мосте через балку стала очевидной. По предложению графа М.С. Воронцова мост был назван в честь известного участника суворовских походов, одного из первых библиофилов Одессы генерала И.В. Сабанеева. В 1833 г. уже заведено дело «Об устройении спуска с правой стороны вновь выстроенного Сабанеевского моста, на Военную гавань» (рис. 3).

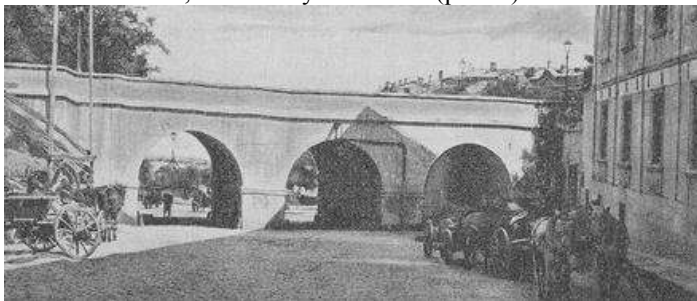


Рис. 3. Сабанеев мост.

Мост строили долго, с большими техническими трудностями. Поэтому строительством занимались разные архитекторы (в частности, Г.И. Торичелли) и, может быть, поэтому о нём существует много разноречивых сведений. Очевидно, что с 1828 по 1836 гг. мост

перестраивался до основания. С 1831 г. строительством моста по проекту инженера И.И. Уптона занимался военный инженер А.Н. Казаринов.

Так или иначе, в течении всего XIX в. мост укреплялся и перестраивался неоднократно. Большая реконструкция была проведена в 1866 г. Быстрому износу моста способствовала не только интенсивная эксплуатация, но и сложные ландшафтные условия, а также оползнеопасность бортов Военной балки.

Строгановский мост. Мост соединяет «разорванную» Карантинной балкой улицу Греческую. Его начали строить в 1851 г., хотя еще с начала 1840-х гг. в Санкт-Петербург из Одессы отправлялись на утверждение различные проекты будущего моста, но все они одобрения в столице не получили. Зато потом, в 1851 г., в Одессу был направлен для исполнения проект моста, составленный молодым специалистом, будущим академиком архитектуры Карлом Маевским. Маевский строил мост долгих десяток лет. За это время была сооружена только часть моста над Польским спуском. К самой сложной высокой части над Левашовским (ныне – Деволановским) спуском даже не приступили. В 1862 г. город пригласил одесского архитектора Феликса Гонсиоровского, и тот за один год завершил этот долгострой (рис. 4).



Рис. 4. Строгановский мост. 1910-е годы.

Длина составляет 120 м, а высота свыше 13 м. По сути дела, до своей реставрации в 70-х гг. прошлого столетия мост не был единым строением и делился как бы на две неравномерные части: трехарочного моста над Польским спуском и двухарочного над Левашовским, соединявшихся посредством высокой насыпи шириной 15 м. Мост назван в честь Новороссийского генерал-губернатора графа

А.Г. Строганова, почётного гражданина Одессы, президента Одесского общества истории и древностей, одного из инициаторов создания Новороссийского университета, участника войны 1812 г. В начале 80-х гг. XX-го ст. мост был реконструирован, каменные опоры заменены на железобетонные.

Мост Коцебу – один из трех мостов, перекинутых над улицей Деволановский спуск проходящей по дну Карантинной балки. Два других – это Строгановский и Новиков мосты. Как Строгановский мост соединяет «разорванную» Карантинной балкой улицу Греческую, так и мост Коцебу соединяет улицу Бунина. Раньше улица называлась Полицейской, поэтому и мост иногда называли Полицейским.

Раньше в этом месте был деревянный мост. Он решительно устарел и его было решено заменить на более капитальное сооружение. Проект металлического моста был представлен в 1889 г. известным гражданским инженером С.А. Ландесманом. Проект представлял собой типичный арочный мост длиной в тридцать метров. Основой для моста послужили железные конструкции, заказанные у парижской фирмы «Societe des ponts et travaux en fer». Объекты, возведенные ей, до сих пор эксплуатируются во Франции – к примеру, фирма изготавливала элементы Эйфелевой башни.

Таким образом, детали металлического каркаса моста изготовили во Франции, привезли в Одессу и собрали мост прямо на месте. При возведении объекта строительному отделению городской управы пришлось решать сложные задачи устройства устоев моста в связи с неустойчивостью грунтов. В целях экономии лестницы, балюстрады и парапеты на устоях сделали из бетона. Стоимость моста составила 70 тысяч рублей (рис. 5).

Мост был открыт 2 сентября 1892 г. На табличке на мосту указан 1891 г., но это дата создания металлических элементов моста. Много времени заняли подготовительные работы по укреплению склонов балки и сборка конструкции, в которой участвовал коллега Ландесмана – Э.Г. Гаррис. Мост получился очень красивый – легкий, ажурный, он выглядел гораздо изящнее, чем, например, каменные Сабанеев или Новиков мосты.

Интересной деталью моста, чудом сохранившейся до настоящего времени, является литой чугунный старый герб Одессы с мальтийским крестом императора Павла I. По словам историков, его не уничтожили при советской власти, т.к. он был расположен на решетке со стороны моря и на него мало кто обращал внимание (рис. 6). Мост был назван в честь генерал-губернатора Новороссии с 1862 по 1874 гг. П.Е. Коцебу.

Граф многое сделал для Одессы, но, по курьезному совпадению, в период своего правления отверг проект строительства моста на этом месте.

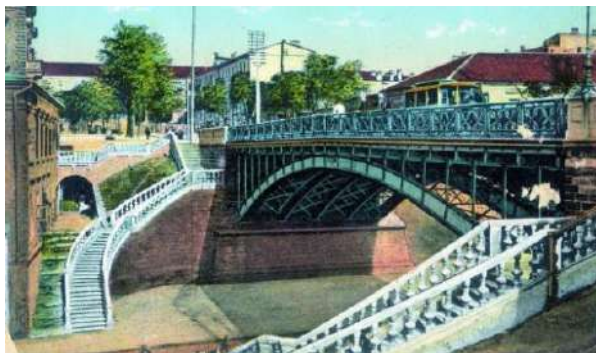


Рис. 5. Мост Коцебу.



Рис. 6. Старый герб Одессы на мосту Коцебу.

Впоследствии по мосту проложили линию конки, что хорошо видно на старых открытках. Потом конку сняли, поскольку по соседним улицам Жуковского и Греческой пустили трамвай.

Выводы. В работе рассмотрены наиболее интересные и значимые мосты нашего города. В заключение хотелось бы выразить надежду, что город, воспетый одесситами, украсится ещё не одним произведением архитектурной и инженерной мысли, станет ещё более удобным для жителей и гостей Одессы.

Литература:

1. https://holst.od.ua/odessa/photos.php?p_id=55
2. <http://odessa360.net/stroganov-bridge-ru/>
3. <http://archodessa.com/all/sabaneev-most/>
4. https://www.tic.in.ua/?page_id=3644&lang=ru