



Форсирование Днепра или уникальные киевские мосты

■ Статью подготовил: экскурсовод «Панорамы» Кулюпина Наталья Юрьевна

Прогуливаясь парками над Днепром, любуясь панорамой левобережья, островами и великой рекой, многие современные киевляне и гости нашего города скептически цитируют бессмертную фразу Н. Гоголя о редкой птице, что долетит до середины Днепра. Конечно, после того как во второй половине XX века был построен Киевский гидроузел, и река оказалась зажата дамбами и плотинами, разливы Днепра практически неощутимы. Юные киевляне, по сути, никогда их и не видели. Люди постарше, хоть старожилками называть их пока рано, прекрасно помнят весну 1969-го, когда были залиты все острова, вода перекатывалась через русановские мосты, затопила Наводницкий парк, вплотную подступив к Набережному шоссе.

О днепровских разливах сохранились сведения и в древнерусских летописях, и в истории государства российского, и в художественной литературе. «Стоило только выйти из города на Владимирскую горку, и сразу перед глазами разливалось голубоватое море – это разлив Днепра. А в городе в это время начинался разлив солнечного света и тепла», – так писал К. Паустовский. «31 марта. Четверг. Проснулся в 5 часов утра, увидел Киев при восходе солнца и громадный разлив Днепра». Эту запись в дневнике

сделал император Николай II в 1916-ом году. Однако в тот год паводок не был каким-то особенным. За время наблюдения за Днепром особо мощные разливы были зафиксированы в 1789, 1845, 1877, 1882, 1895, 1908, 1917, 1931, 1942 годах. Своеобразный памятник киевским наводнениям можно увидеть на берегу Труханова острова – каменная тумба с отметками рекордных уровней воды.

Самым грандиозным был разлив 1931-го года. Мягкое дождливое потепление началось 14 апреля и ни-

чего плохого не предвещало, но спустя неделю температура неожиданно подскочила, снега в верховьях Днепра начали стремительно таять, дожди усилились, и река взбухла. Вода хлынула на подольские улицы, затопила островные и левобережные поселения. Днепр разлился почти на 15 км! И как тут не вспомнить Н.В. Гоголя? Или Лину Костенко:

Я виросла у Київській Венеції.
Цвіли у нас під вікнами акації.
А повінь прибувала по інерції
І заливала всі комунікації.

В начале мая был зафиксирован максимальный подъем воды – 8,53 м выше нулевого уровня. На Набережно-Крещатицкой в это время вода стояла на 1,63 м выше уровня мостовой.

Столь суровый характер реки был причиной того, что много веков в Киеве не было капитальных мостов. Для переправы пользовались лодками. Большие лодки называли дубами, а маленькие – душогубками. После ледохода и до поздней осени действовали паромные переправы – перевозы. А мосты? Только временные, плавучие. Наводили их уже после разлива, сплавляя к нужному месту плотно скрепленные между собой плоты, которые удерживали якоря.

Первый капитальный мост через Днепр был возведен всего 155 лет назад, в 1853 году. Проект моста, разработанный английским инженером Чарльзом Виньо́лем, был тщательно изучен и откорректирован отечественными специалистами. Это был первый в мире шестипролетный мост. Удерживали пролеты толстые цепи (каждое звено в 12 пудов), потому-то называли мост Цепным. Но по предложению Александра I мосту было присвоено имя императора Николая I. Так и получилось – Николаевский цепной мост.

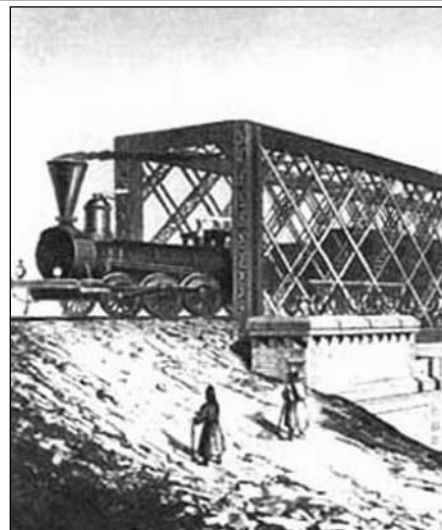
Находился киевский «первенец» в том месте, где много веков был Спасский паромный перевоз. Сейчас там мост Метро, и потому-то легко догадаться, что при длине в 776 м Николаевский мост левого берега не достигал, а «добирался» лишь до острова, который именуется ныне Гидропарк. Для перехода

на левый берег были уложены 4 деревянных полотна, которые тогда гордо называли Русановским мостом.

Николаевский мост был очень красив! Быки моста были облицованы гранитом, над ними возвышались полукруглые арки, украшенные готическими башнями. Особое очарование придавала стройная Николаевская часовня, вид на которую открывался в арочных створах. Николаевский цепной мост стал настоящей визитной карточкой нашего города, его рисунки и фото регулярно печатались на почтовых открытках, а серебряная модель моста демонстрировалась на Всемирной выставке в 1854 году в Лондоне.

Возможно не столь красивым, но более значимым в развитии нашего города, стал второй киевский мост. Во-первых, он был длиной 1068 м и соединил оба берега. Во-вторых, то был мост железнодорожный. И сейчас на его месте соединяет берега Дарницкий железнодорожный мост.

Создавался мост по проекту инженера-капитана при Х Киевском округе путей сообщения Аманда Егоровича Струве. При строительстве моста впервые в Российской империи был применен новейший тогда кессонный метод. В воду опускалась деревянная, обтянутая брезентом конструкция-кессон, из нее сжатым воздухом вытеснялась вода, внутри камеры разрабатывался донный грунт, закладывался фундамент мостовой опоры, а затем сооружалась и сама опора. Кессонный метод значительно ускорил строительство. Первая мостовая опора была погружена на глубину 16 метров за 3 ме-



сяца, вторая – за 2, а следующие – за 25-35 дней каждая.

17 февраля 1870 года – день открытия движения по мосту и знаковая дата в истории Киева. Тогда, когда первый поезд, проехав над Днепром, прибыл на киевский вокзал, слились воедино Киево-Балтская и Курско-Киевская железные дороги, а наш город стал не просто городом, и не просто железнодорожной станцией, а центром новой Юго-Западной железной дороги. Как в средние века Киев завязывал в единый узел важнейшие торговые пути, так в XIX веке Киев завязал в единый узел «кровеносные сосуды новой экономики» – железную дорогу. Аманд Струве называл паровоз колесницей прогресса, а о самом создателе моста газета «Киевлянин» написала: «Струве, по общему признанию, воздвиг себе вековечный памятник этим сооружением, и имя его не забудется в истории Киева и Юго-Западного края».

Действительно, если уже никому не под силу узнать точную дату основания Киева, то дата начала его великого возрождения известна. Это – 17 февраля 1870-го года! Киев начнет активное развитие, быстро восстановит свою коммерческо-транспортную суть и вскоре станет сахарной столицей. Вновь, как губка, Киев будет впитывать в себя культуру, опыт, науку всех-всех, кто приезжал и приезжает сюда жить, учиться, работать, и потому-то в XX веке станет не только столицей Украины, но и мировым центром мостостроения.

(продолжение следует)



Пешеходные экскурсии по уникальным местам Киева от «Панорамы»

Тел.: 432-40-69, 8-063-633-99-89,
8-050-381-64-22,
8-067-502-84-77,
<http://www.panoramakiev.narod.ru>

