



Форсирование Днепра или уникальные киевские мосты

■ Статью подготовила экскурсовод «Панорамы» Кулюпина Н.Ю.

В XX веке Киев стал мировым центром мостостроения. Не только Днепр, но и рельеф нашего города этому способствует: холмы, овраги, реки малые да острова днепровские. Однако такой рельеф был у Киева испокон веков. Центром же мостостроения наш город стал благодаря тому, что в 1904-ом году в наш Политехнический приехал преподавать знаменитый ученый Евгений Оскарович Патон.

Известность пришла к Патону после того, как был объявлен конкурс на строительство моста через одну из североамериканских рек. Нет, Патон не принимал участия в конкурсе, но направил в оргкомитет письмо, в котором указал, что место строительства выбрано неудачно – первый же паводок разрушит мост. К мнению Патона тогда не прислушались и вспомнили только тогда, когда мост снесло разливом. После этого ни одно серьезное строительство моста в мире не происходило без экспертизы Патона!

В Киеве Патон построил несколько мостов и не только через Днепр. Проходя знаменитым Чертовым мо-

стом или мостиком Любви (каждый как хочет, так его и называет), обратите внимание на табличку со стороны Городского сада. Необычным было и строительство первого моста через Днепр по проекту Патона Е.О. Мост возводился на опорах самого первого и самого красивого киевского моста – Николаевского цепного. Конструкция его была такова, что подрыв польскими оккупантами в 1920-ом одного пролета привел к обрушению всех остальных, и над водой остались только опоры. На них в 1925-ом и был построен Патоном его первый киевский мост через Днепр. Имя мост получил в честь пламенной революционерки Евгении Бош.

Больше четверти века преподавал Патон в Киевском политехническом, воспитал целое поколение инженеров строителей, мостостроителей, стал автором множества научных трудов и учебников, в 1929-ом был избран академиком и, казалось бы, мог почивать на лаврах, но Патон увлекся новой тогда областью техники – электросваркой. Благодаря этому его увлечению Киев в XX веке стал еще и ми-

ровым центром электросварки. А мосты? Мосты, как первая любовь, которая навсегда остается в сердце. Тем более сварка, по сравнению с традиционной тогда клепкой, позволяла не только существенно снизить вес мостовых конструкций, но и повышала их надежность.

Мосты и сварка – обе страсти ученого должен был объединить автодорожный мост, строительство которого было начато в 1937-ом на месте древнего Наводницкого перевоза. К июню 1941-го были возведены опоры и начат монтаж первых пролетов. Но не строить мосты, а минировать пришлось Патону летом 1941-го. Кто лучше всего знает, как создать, тот лучше всего знает и как сломать. Осенью 1941-го взорваны детища Патона – мост имени Евгений Бош, взорван первый киевский железнодорожный, разрушен и второй железнодорожный мост – Петровский. Этот мост был построен в 1929-ом для того, чтобы закольцевать дорогу вокруг Киева.

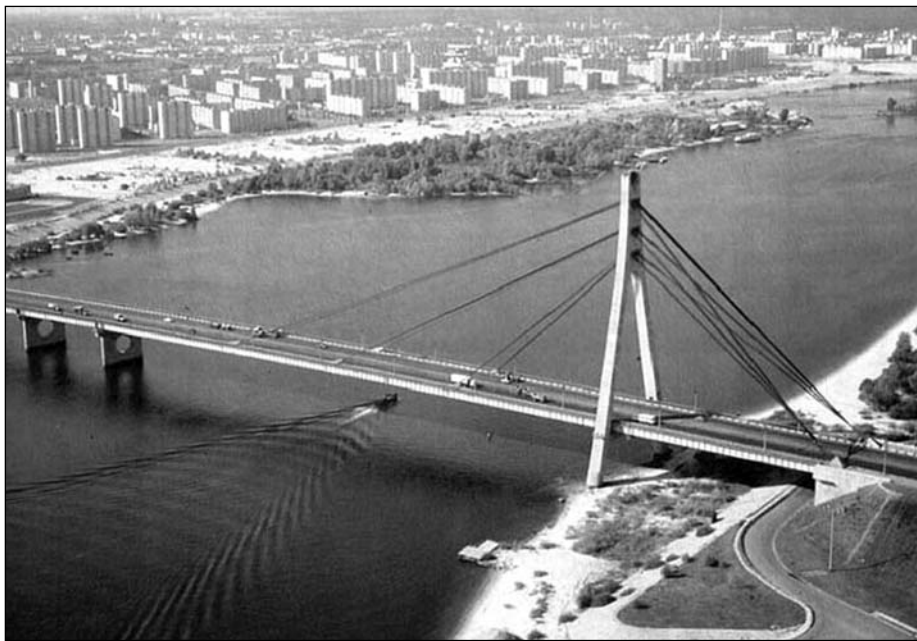
Восстановление киевских мостов было начато осенью 1943-го, 7 ноября, то есть на следующий день после освобождения Киева от фашистов. За 13 суток под руководством инженера Исаака Баренбойма рядом с полностью разрушенным Дарницким железнодорожным был построен низководный железнодорожный мост. Но просуществовать тот мост смог только до ледохода, и потому уже в начале 1944-го его заменил временный высоководный. Одновременно было начато строительство капитального железнодорожного моста. За наведение переправы, строительство мостов Исаак Баренбойм был удостоен звания Героя Социалистического труда, его имя носит одна из киевских улиц, ведущая к Днепру.

Первым полностью работоспособным стал в 1944-ом Петровский железнодорожный мост. И пусть он не был столь красивым, как довоенный, но он действовал и действует до сих пор. Дарницкий железнодорожный строили заново и движение по нему было открыто лишь в 1952-ом. Практически сначала пришлось приступить и к осуществлению мечты академика Патона. Все опоры, построенные до войны, оккупанты методично подорвали перед отступлением. Открытие моста было назначено на ноябрь 1953-го, к 10-летию освобождения Киева. Всего 3 месяца не дожил до торжеств великий инженер и ученый. По просьбе строителей мост получил имя своего создателя.



Мост имени Евгения Оскаровича Патона стал первым в мире цельно-сварным мостом. Длина сварочных швов составила 10668 м, а длина самого моста – 1543 м. Это самый длинный киевский мост, а на момент открытия он был самым длинным мостом в Европе. И пусть этот мост не самый красивый, но именно с этого моста открывается самая красивая панорама правобережья.

Самый красивый киевский мост был построен в 1976-ом по проекту архитектора Добровольского А.В. и инженера Фукса Г.Б., и называется он – Московский. Длина его 816 м, а судоходный пролет – самый широкий, 300 метров. Красота же моста в том, что пролет поддерживают мощные металлические канаты – ванты, опирающиеся на 115-ти метровый пилон. Уже во время строительства моста, для того чтобы еще больше его украсить, поступило «указание сверху»: на верхушке пилона установить скульптурную композицию. Но мосто-строители отказались, отказались категорически, ведь пришлось бы укреплять и перестраивать уже практически готовый мост. Мост и так красив, а та скульптурная композиция нашла свое место и стала подлинным украшением Киева. Стоит она в Наводницком парке, и все ее ласково называют «Ладья» или «Лыбедь».



Проект Московского моста был взят за основу при создании самого юного моста через Днепр – Южного, движение по которому было открыто в декабре 1990-го. Однако отличия между мостами Московским и Южным есть. Южный не только в полтора раза длиннее – 1250 м, но и шире. Это самый широкий киевский мост – 41 м, на нем не только шесть полос для автомобилей, но и линия метро.

Самый узкий киевский мост над Днестром создан по проекту архитекторов Заварова А., Суворова В. и инженера Киреенко В. Ширина моста всего 7 м. Кроме того, это самый короткий мост над Днестром – всего 400 м. Зовется он Парковым или Пешеходным, и соединяет Подол с Трухановым островом. Но разве в метрах измеряется значимость моста? Пешеходный мост – первый в мире, построенный исключительно для отдыха! «Хожде-ние» по этому чуду было открыто в 1957-ом. И потопали киевляне на пляж, в Днестре купаться, на песочке валяться. А песочек наш хорош – по качеству уступает только песочку черноморской Анапы и французской Ривьеры.

В первые годы существования Паркового моста по нему ходило такое количество людей, что судоходный пролет раскачивался. Однако не любители попляжиться стали причиной аварии моста в 1982-ом, когда одна из опор пошатнулась. Причиной стал чудный днепровский песок, который добывали тогда и для строительства, и для одесских пляжей. Опоры Пешеходного укрепили камнями. Сейчас добыча песка в районе Киева запрещена, но и того, что успели добыть, хватило. Самое глу-



бокое место в районе Киева находится чуть ниже левобережной опоры Пешеходного. Глубина там достигает 20 метров.

Пешеходному стало «полегче» в 1965-ом, когда было открыто движение по мосту Метро. Он строго элегантен и украшен мощной скульптурной группой «XX век» (скульптор Коцюбинский Ф.). Уникальность же моста в том, что он первый в мире цельноклееный! Бетонные блоки соединены с помощью болтов и клея «Стык», специально разработанного Институтом химии НАН Украины. За мостом ведется постоянное наблюдение: в центральных быках находятся приборы, которые фиксируют и сохраняют информацию о сооружении. Так будет продолжаться 50 лет, и только в 2015-ом эксперимент инженера Фукса Г. Б. будет завершен. Однако, все настойчивей появляются требования «расширить рамки эксперимента», расширив автомобильную часть моста!

Расширяй, не расширяй все киевские мосты через Днепр, не справятся они с потоком нашего транспорта, потому-то и нужны новые. В 2003-ем начато строительство Подольского мостового перехода в направлении Троещины. Этот мост не будет похожим ни на один из нынешних киевских мостов, он будет арочным. Строительство еще одного моста начато между Дарницким железнодорожным и Южным. Он задействует транспортные развязки обоих мостов, так как будет и железнодорожным, и автотранспортным!

Сейчас Киев занимает одно из первых мест в Европе по длине мостов, но большая часть их переброшена над малыми реками, киевскими урочищами, а это уже совсем другая история.

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>

