

ЕГИПЕТСКИЙ МОСТ



«Это - древний Сфинкс, глядящий вслед
медлительной волне...»

Александр Блок



Т39а34

В. В. Нестеров

ЛВЫ СТЕРЕГУТ ГОРОД



200 лет назад, в августе 1825 года было начато строительство цепного моста через Фонтанку в створе нынешнего Лермонтовского проспекта. Этот мост стал вторым висячим мостом через Фонтанку, после Пантелеймоновского. И получил название «Египетский».

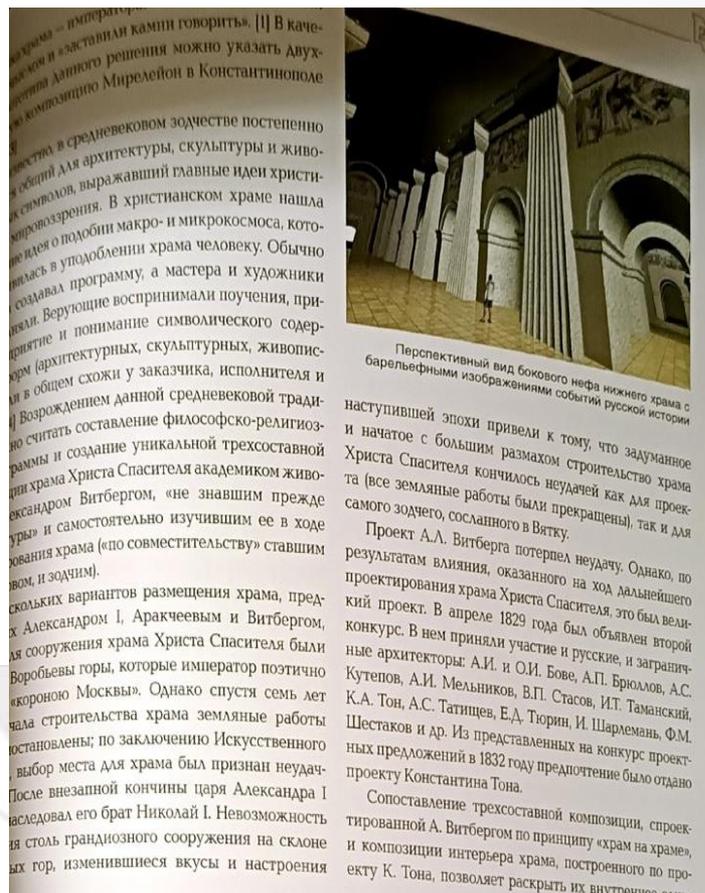
Даты, кратные пяти вообще играют важную (и роковую) роль в судьбе Египетского моста. Судите сами: 1825 год-начало строительства; 1905 год-обрушение моста; 1955 год-возведен новый Египетский мост.

Нестеров, В. В.

Львы стерегут город / В. В. Нестеров - [2-е изд., испр. и доп.]. - Санкт-Петербург : Искусство-СПб, 2001



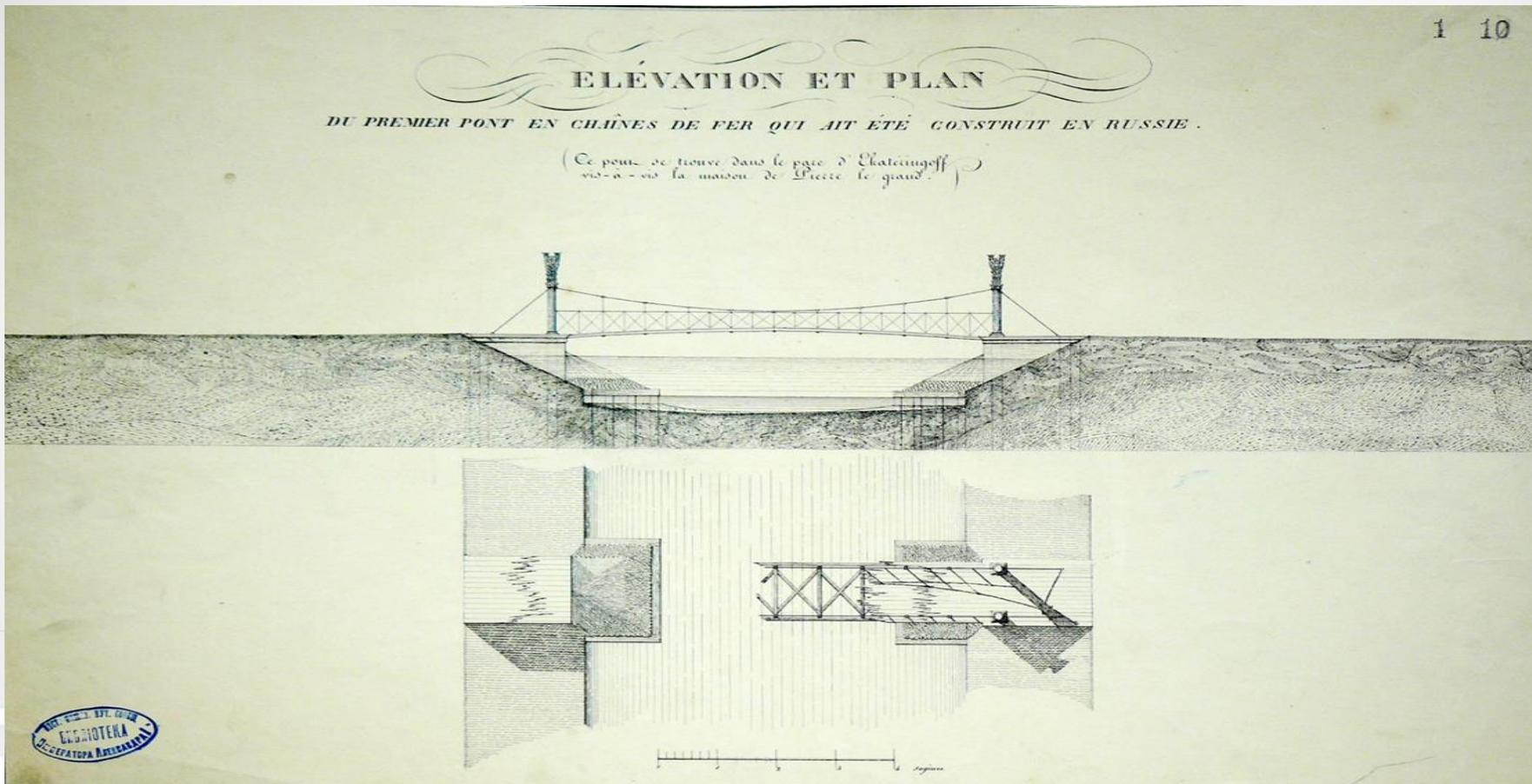
Египетский мост был одним из первых цепных мостов. Цепной мост — висячий мост, в котором несущие конструкции выполнены из цепей. Сооружение мостов такого типа получило широкое распространение в начале XIX века. В России идея сооружения подобного моста в 1809 году первоначально пришла в голову не мостостроителю, не инженеру, а архитектору Витбергу, известному, например, по его проекту Храма Христа Спасителя в Москве.



Сергеев, П. В.
Виртуальная реконструкция храма Христа Спасителя по проекту А. Витберга / П. В. Сергеев // Архитектура и строительство России : Иллюстрированный научно-практический и культурно-просветительский журнал. - 2015. - N 3.



Однако предложение Витберга не нашло в тот момент поддержки. И только в начале 20-х гг. XIXв. при протекции Главноуправляющего путями сообщения герцога Александра Вюртембергского идея была воплощена в жизнь. Первым не только в Петербурге (и одним из первых в Европе) цепным мостом стал пешеходный мост, перекинутый в 1823 году через канал в парке Екатерингоф. Строительство этого моста знаменовало начало нового, своеобразного этапа в развитии петербургского мостостроения. Началась эпоха строительства висячих мостов. За весьма короткий промежуток времени (1823-1826) было сооружено 6 цепных мостов.



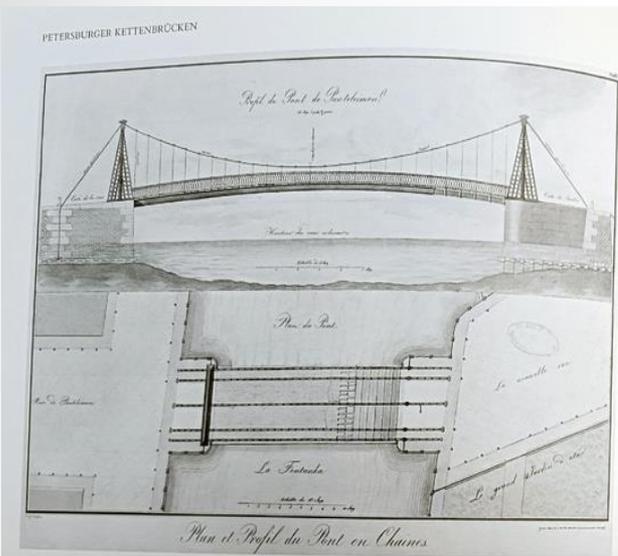
18560(10); ПК 3107/E43-ФРК

Elévation et plan. Du premier pont en chaînes de fer qui été construit en Russie. (Ce pour de trouve dans le paco d'Ekateringoff vis-a-vis la maison de Pierre le grand) : чертежи. - Sankt Petersburg, 1833. - 1 л. ; 40,8x62,2см. - (Travaux Projietes et exécutés par le Lieutenant-Général Bazaine - Sankt Petersburg, 1833). - (в пап.)

Перевод заглавия: Профиль и план. Первый цепной мост, построенный в России. (Расположен в Екатерингофе против дворца Петра Великого)



В 1823 году началось строительство транспортного цепного моста (Пантелеймоновский) через Фонтанку. Его появление на стыке двух архитектурных комплексов Михайловского замка и Марсова поля стало знаменательным событием. Это был первый в России висячий мост, предназначенный для проезда экипажей. Проект разработал инженер Г. Треттер, строительством руководил молодой инженер В. А. Христианович.



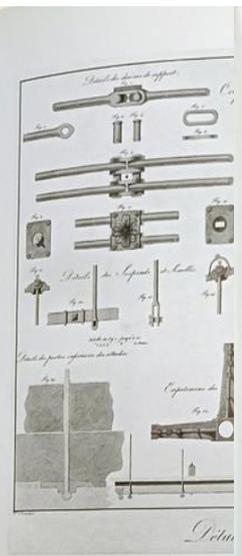
mit 6 Fuß (1,83 m) Länge. Die unterschiedliche Länge der Abspannungen⁹⁷ wurde durch die Konstruktion der Verbindungen zwischen den Kettengliedern kompensiert: die einzelnen ringförmigen Elemente umschließende Ösen waren bei einer Länge von ca. fünf Zoll (12,7 cm) zwei Zoll breit und ein Zoll stark. In die Ösen wurden spezielle in zwei Hälften auseinandergesägte Bolzen eingesetzt (Abb. 99). Durch Einbringen von gußeisernen Keilen zwischen die Bolzenhälften konnte bei der Montage die Länge der Abspannungen variiert werden.

Bei der Konstruktion der Abspannverankerungen änderte Traittteur, wie er sagte, die aus dem englischen Brückenbau bekannten Lösungen ab, bei denen die Abspannungen ohne Richtungsänderung in das Fundament geführt wurden. Da er eine vertikale Ableitung der Kräfte von den Abspannungen in den Boden für sinnvoller erachtete, sah er in der Konstruktion der Panteleimon-Brücke 10 zusätzliche gekrümmte Stäbe mit quadratischem Querschnitt vor, die die schräg einwirkenden Kräfte der Abspannungen in eine Vertikalkraft umwandeln sollten. Diese Stäbe steckten in speziell an den Stirnseiten der Granitplatten ausgehauenen und mit einer Bleischicht versehenen Öffnungen. Zur Verankerung der letzteren wurden zehn gußeisernen Stäben (Grundmaßabmessungen 3,05 x 0,76 m, Dicke 6,4 cm) eingesetzt, die auf der Ebene der Oberseite der hölzernen Pfahlrostgründung lagen und mit sieben

98 Aufriß und Grundplan der Panteleimon-Brücke (Traittteur. *Plans... des ponts en chaines*, Taf. 4, Lithographie nach eigener Vorlage)

⁹⁷Die Brückenköpfe schlossen wegen der schräg über den Fluß geführten Brückentrasse nicht im rechten Winkel an die Kais an.

⁹⁸Interessantestes Beispiel für diese frühen Skelettkonstruktionen in der Petersburger Architektur ist der dreistöckige Saal des Generalstabsarchivs auf dem Schloßplatz (Architekt Carlo Rossi, Ingenieur Matthew Clark, 1819; Carlo Rossi, Ingenieur Matthew Clark and the 1820s (Fedorov, Sergej; Matthew Clark and the origins of Russian structural engineering, 1810-40: an introductory biography. In: Studies in the History of Civil Engineering, Bd. 9, Structural Iron, 1790-1850, Aldershot-Brookfield-Singapore-Sydney, 1997, S. 103-122)



99 Panteleimon-Brücke, vorgefertigte eiserne Bauteile für Portale, Ketten und Brückendeck (Traittteur. *Plans... des ponts en chaines*, Taf. 6, Lithographie nach eigener Vorlage)

⁹⁹Traittteur, G. de, *Description des ponts en chaines existants à Saint-Petersbourg...*, S. 14, 5.

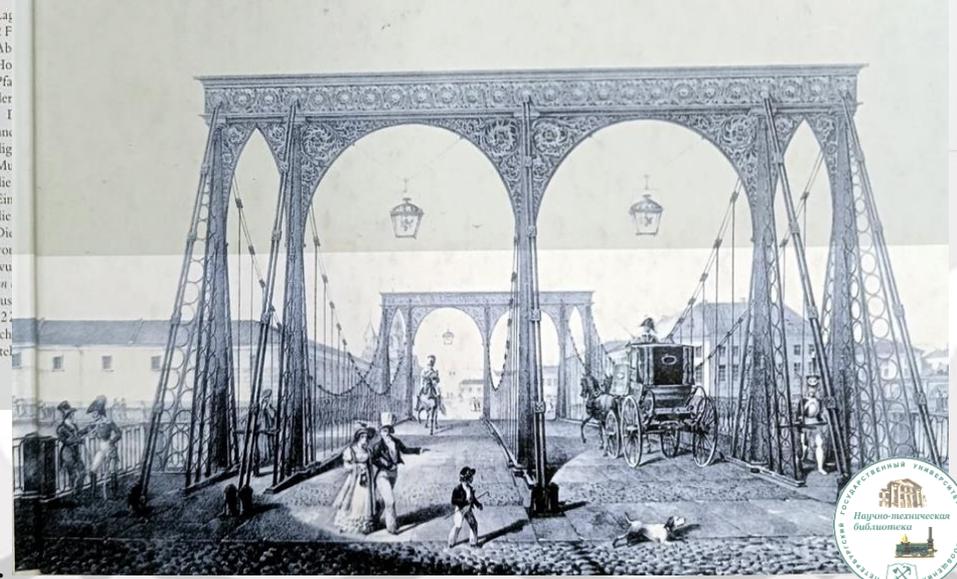
¹⁰⁰RGIA, 206-1-591, Bl. 3-4 (Übergabeprotokoll der Großen Kettenbrücke vom 21. Februar 1825). In Traittteurs Buch werden andere Durchmessen genannt, nämlich 11 und 7 Fuß (Traittteur, G. de, *Description des ponts en chaines existants à Saint-Petersbourg...*, S. 14). Die Abmessungen der in den Zeichnungen des Albums *Plans, profils, vues perspectives et détails des ponts en chaines existants à Saint-Petersbourg...*, Taf. 6 Abb. 22, 23, 30-32 abgebildeten Stützen entsprechen denen des Protokolls.

C 29188

Sergej G. Fedorov

WILHELM VON TRAITTEUR

Ein badischer Baumeister
als Neuerer in der russischen Architektur
1814-1832



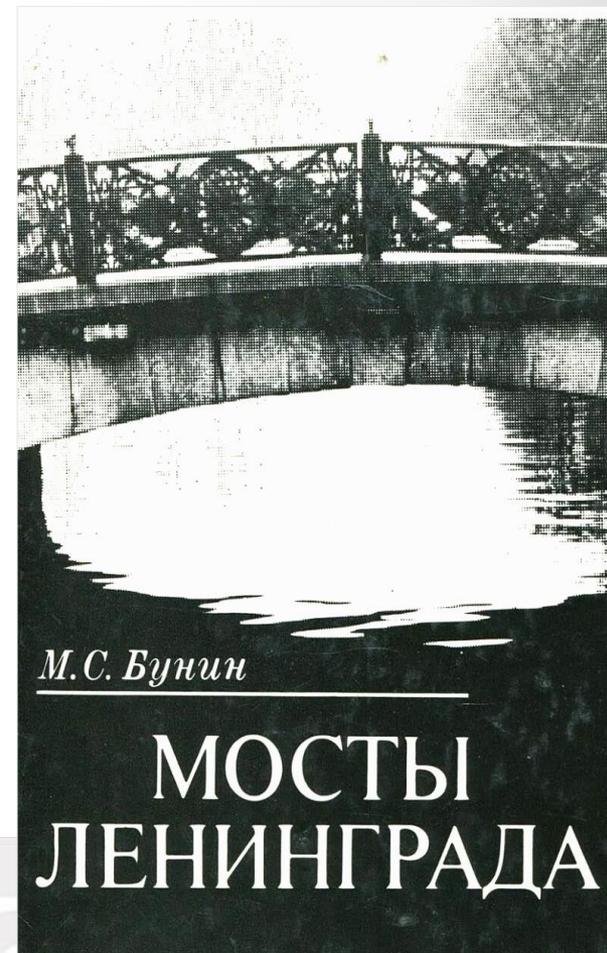
Fedorov, Sergej G.
Wilhelm von Traittteur: Ein badischer Baumeister als Neuerer in der russischen Architektur, 1814-1832 [Текст] : Zur Entwicklung der dt.-russ. Beziehungen im Bauwesen der 1. Hälfte des 19. Jh. / S. G. Fedorov. - Berlin : Ernst & Sohn, 2000.



Результат превзошел все ожидания и подтвердил слова Треттера о том, что «цепные мосты обладают такой легкостью и элегантностью, которых нельзя достичь при других конструктивных системах». Пантелеймоновский цепной мост был высоко оценен и признан удачным, как с технической, так и с художественной точек зрения. А потому незамедлительно получил воплощение в жизнь второй проект Треттера на ниве возведения цепных мостов.



17 апреля 1825 года Треттер представил Главному управляющему путей сообщения и публичных зданий герцогу Вюртембергскому чертежи и пояснительную записку нового цепного моста в двух вариантах. Оба они не устроили герцога и он потребовал составления нового варианта. Отличие третьего проекта от первых двух заключалось в том, что мост проектировался не косым, а перпендикулярным к набережной (т.е. направление подходящих к мосту улиц не учитывалось) и был дешевле ранее представленных проектов.



Пунин, А. Л.
Повесть о ленинградских мостах : научно-популярная литература / А. Л. Пунин. - Л. : Лениздат, 1971.

Бунин, Михаил Самойлович.
Мосты Ленинграда [Текст] : Очерки истории и архитектуры мостов
Петербурга-Петрограда-Ленинграда / М. С. Бунин ; ред. Раскин Н. М. . - Л.
: Стройиздат, 1986. - 280



Комиссия проектов и смет ГУПС и ПЗ рассмотрела проект 4 июня 1825 года, а датой начала строительства принято считать август 1825 года, когда начали забивать первые сваи под основания береговых устоев.



Конструктивно Пантелеймоновский и Египетский мосты были подобны. (В. Треттер, В. Р. Трофимович, В. А. Христианович)

По берегам на устоях устанавливались чугунные порталы, через них перебрасывались цепи, к которым подвешивалась проезжая часть.

Богданов, Геннадий Иванович.
Мосты и набережные Санкт-Петербурга / Г. И. Богданов ; СПУ ГБУ
"Мостотрест". - Санкт-Петербург : Издательский дом "Дескрипта", 2022.



Однако, при всей своей схожести мосты (Пантелеймоновский и новый цепной мост) все же отличались.

PONT EGYPTIEN

ÉTABLI SUR LA FONTAINE, à St.-PÉTERSBOURG.
par Mr. Traiteur Gén. - Maj.

Nous allons commencer cette notice par un résumé des principes dont il est fait mention dans l'article précédent. Un grand nombre d'expériences, faites au moyen du Sidéromètre, sur la résistance des fers de Sibirie et sur leur emploi dans les ponts suspendus, (*) nous ont conduits aux résultats suivans :

1. La force du fer doit être évaluée dans les cables, à 8 tonnes par ponce carré, en coupe transversale; mais pour ne pas arriver à des résultats trop faibles en pratique, il faut éprouver chaque pièce au Sidéromètre par une traction de 10 tonnes. Cette charge a été fixée par des expériences répétées faites sur des fers de différente nature; ceux d'une contenance grenue, de nature aigre et cassante, résistent sans s'allonger à une charge de 14 tonnes, tandis que les meilleurs fers tendres, dont l'emploi présente le plus de sûreté et d'avantages, dans ce genre de constructions,

(*) Ces données sont de nos observations et ont été faites sur le pont de la Fontaine de Panthéon.



Pont Égyptien.

agent déjà sous une charge de 10 à 11 tonnes, ponce carré en section.

2. Pour diminuer les oscillations dans le corps de charpente, il faut disposer les polygones caténaux de manière, qu'en leur milieu, ils se rapprochent le plus possible de la courbe du plancher.

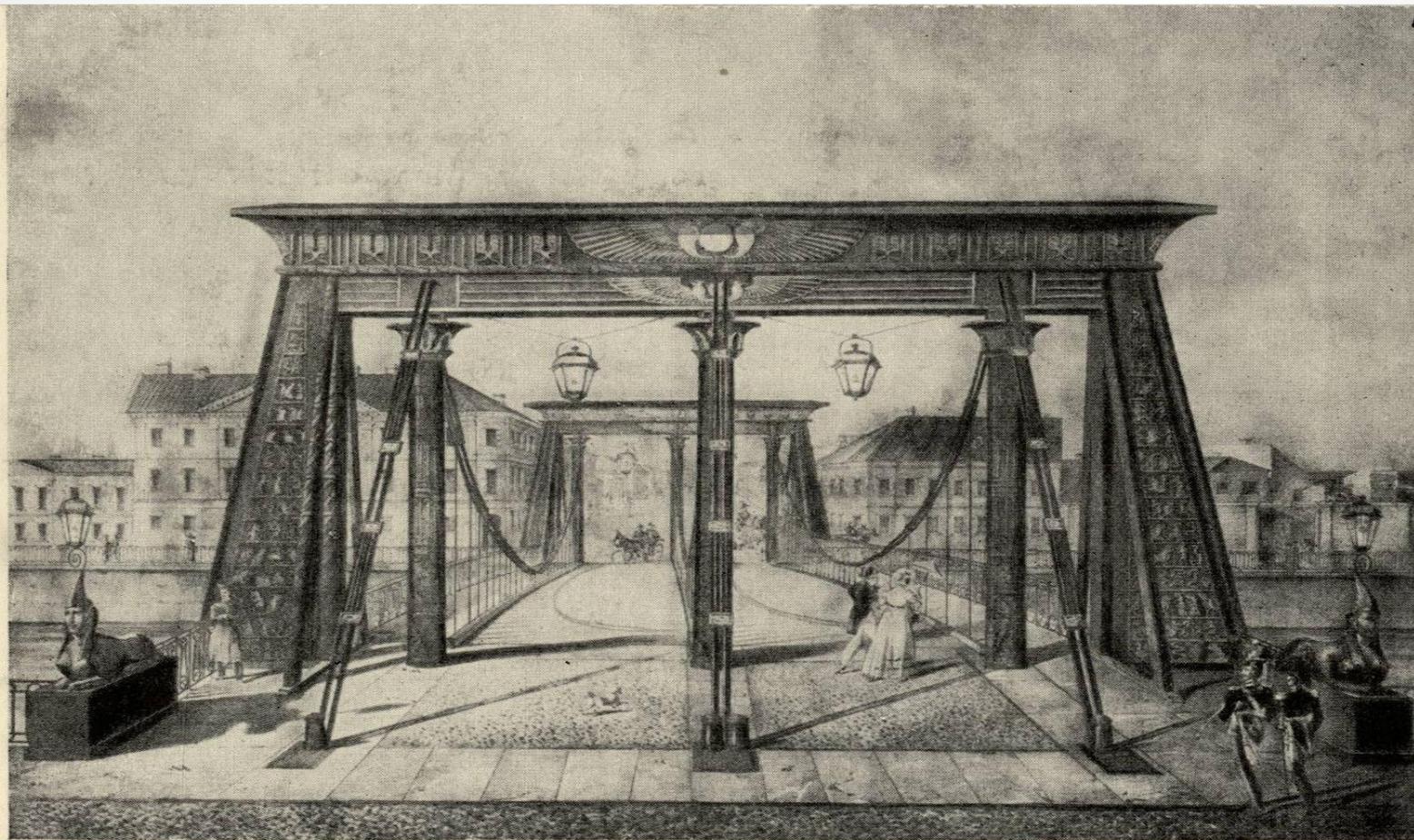
3. Il faut avoir soin de donner aux chaînes d'attache une direction continue et de les fixer dans des anneaux.

4. Afin de préserver ces chaînes de l'action des vapeurs atmosphériques, il est bon de les renfermer dans des tuyaux de fonte, dont on remplira les intervalles de quelque matière qui absorbe l'humidité, telle que: charbon pilé, enduit de cire ou de goudron, suif, etc.

5. Il est indispensable de placer sous les chaînes, aux points d'appui, des chariots mobiles qui, faisant d'une part l'action de la température sur les chaînes, et d'autre part, garantissent les chaînes des effets désastreux que l'action pourrait exercer sur elles, et qui, d'une autre part, tendent à retenir constamment les deux

Авторы проекта внесли ряд изменений, которые должны были улучшить эксплуатационные качества моста. Так, чтобы уменьшить раскачивание конструкции, наверху порталов, где цепи переходят в наклонные растяжки, были устроены подвижные тележки, с этой же целью цепи были опущены до уровня проезжей части. Количество цепей сократили с пяти до трех, и они держали только проезжую часть, а тротуары были устроены на консолях. Устои моста выдвинули в русло реки.

Длина пролёта нового моста составила 54,8 м., а ширина – 11,7 м. Расстояние между точками приложения цепей к порталам- 48,46 м., стрела подъёма 1/10пролета, высота колонн портала-6,5 м., диаметр колонн у основания 65 см, вверху-50 см.



[Египетский мост через Фонтанку, Санкт-Петербург] [Изоматериал]
: [вырезка] / сост. В. И. Чемена. - 1 л. : фот. ; 9 x 14 см. - (в альб.)

Мост был оформлен в древнеегипетском стиле. Европа познакомилась с замечательным искусством Древнего Египта после походов Наполеона. В архитектуре, скульптуре, живописи начали появляться мотивы, заимствованные из египетского искусства. В Росси в двадцатых годах XIX века становится популярным всё египетское.



Глава 2. Формирование стилевых направлений (неостилей) в архитектуре 1820–1830-х годов

в искусстве Древнего Египта, проникли в русскую архитектуру уже в первые годы XIX века: к ним обращались А. Н. Воронихин (Египетский вестибюль Павловского дворца), Ж.-Ф. Тома де Томон (фонтан с четырьмя сфинксами у подножия Пулковской горы). Мотивы древнеегипетского искусства часто использовались в отделке интерьеров, в мебели, посуде, декоративных вазах и т. п.

В 1820-х годах в Петербурге и его окрестностях появилось несколько больших построек «в египетском вкусе». В их числе — Египетский мост на Фонтанке, сооруженный инженерами В. Треттером и В. Христиановичем в 1825–1826 годах, и Египетские ворота у въезда в Царское Село со стороны Петербурга, возведенные в 1827–1830 годах А. А. Менеласом по



Египетские ворота у въезда в Царское Село со стороны Петербурга. Построены в 1827–1830 гг. архитектором А. Менеласом по эскизам художника И. А. Иванова. Барельефы выполнены по моделям скульптора В. И. Демут-Малиновского. Фотографии автора. 1980-е гг.

эскизам архитектора и художника И. А. Иванова (барельефы на воротах выполнены по моделям скульптора В. И. Демут-Малиновского).

Монументальную гранитную пристань у здания Академии художеств, построенную в 1834 году по проекту К. А. Тона, украсили каменные сфинксы с лицами фараона Аменхотепа III; эти сфинксы из асуанского гранита были изваяны в XIV веке до нашей эры и привезены, как напоминают надписи на пьедесталах, «из древних Фив в Египте... в град святого Петра в 1832 году».

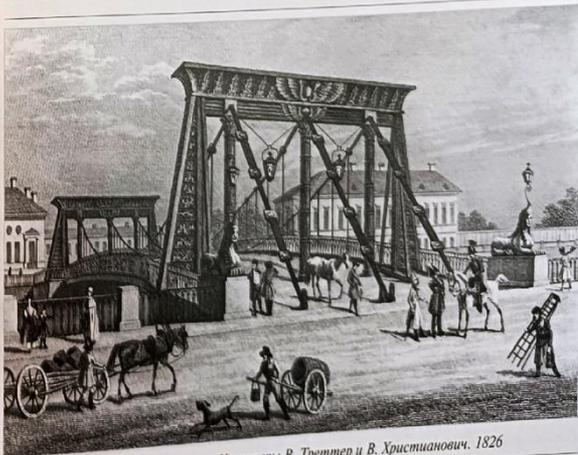
Восторженные отзывы об архитектуре Древнего Египта высказывали многие архитекторы и эстетика 1830-х годов — и П. Я. Чадаев, и М. Д. Быковский, и особенно Н. В. Гоголь, который писал: «Есть рудник, о котором едва только знают, что он существует... мир совершенно особенный, отдельный, из которого менее всего черпала Европа. Это — архитектура восточная...»¹⁷

Из этого обширного «рудника» европейские архитекторы стали черпать в первой половине XIX века, причем если в первой трети

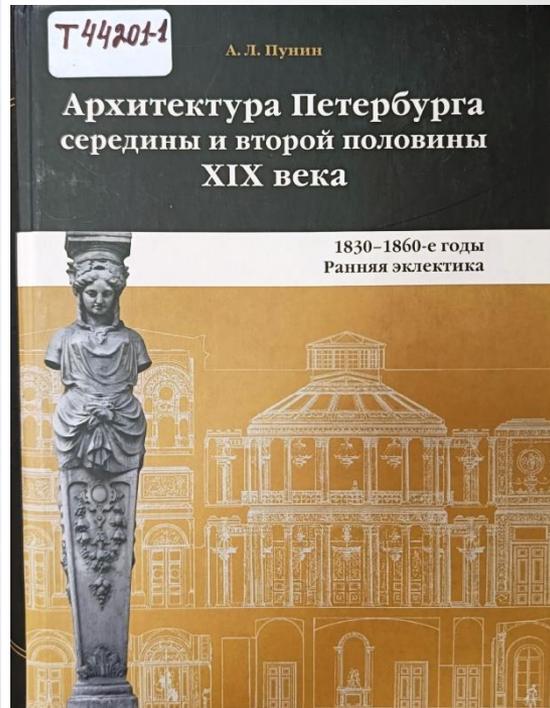


Фрагмент фонтана около шоссе вблизи подножия Пулковской горы. Архитектор Ж.-Ф. Тома де Томон. Фотография автора

¹⁷ Гоголь Н. В. Об архитектуре нынешнего времени... С. 67.



Египетский мост через Фонтанку. Инженеры В. Треттер и В. Христианович. 1826



T44201-1

А. Л. Пузин

Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века

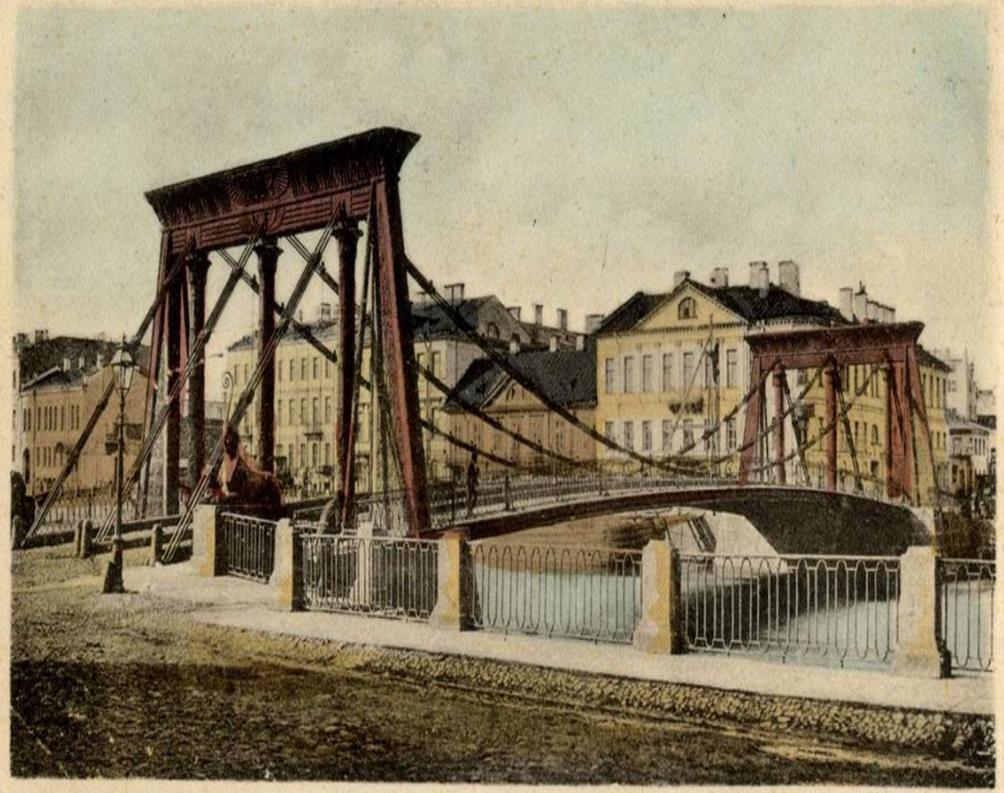
1830–1860-е годы
Ранняя эклектика



Пузин, Андрей Львович.
Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. Т. 1. 1830 - 1860-е годы. Ранняя эклектика / А. Л. Пузин. - СПб. : Крига, 2009.



52066 E. L. Nr. 40.



St. Pétersbourg
С.-Петербургъ

Pont d'Égypte.
Египетскій мостъ.

Порталы были украшены египетскими капителями и золочеными орнаментами в виде иероглифов. Колонны и контрфорсы перекрывались балкой с развитым египетским карнизом, на котором были укреплены золоченые изображения бога Ра в виде крылатого солнца. Между порталами висели три ряда парных цепей, от которых для поддержания настила проезжей части опускались 93 железных вертикальных стержня. В местах присоединения стержней к цепям — чугунные бляхи с украшениями из птичьих головок. Ажурные решетки моста также были исполнены в «египетской манере». Ворота, цепи и решетки были окрашены в коричневый цвет и по карнизу декорированы вызолоченными рельефными листьями лотоса.

С.-Петербург. Египетский мост: [открытка] / сост. В. И. Чемена. - [Б. м.] : Е. Л., [1894-1904]. - 1 л. : фот. цв. ; 9 x 14 см. - (в альб.)





По мнению историков, когда в 1825 году на заводе Берда отливали фигуры сфинксов, были изготовлены сначала пробные модели, которые ныне стоят на набережной Малой Невки.

У въездов на мост поставили изваяния сфинксов с фонарями над головой, отлитые по моделям скульптора Соколова на заводе Берда.



Металлические конструкции и скульптуры для моста были изготовлены на заводе Карла Берда-одном из лучших литейно-механических предприятий Петербурга. Имя Берда в своё время являлось символом предприимчивости и успеха, так как, приехав из далекой Шотландии, он настолько преуспел, что практически все градостроительные проекты (где требовалось литейное производство) были связаны с его именем.

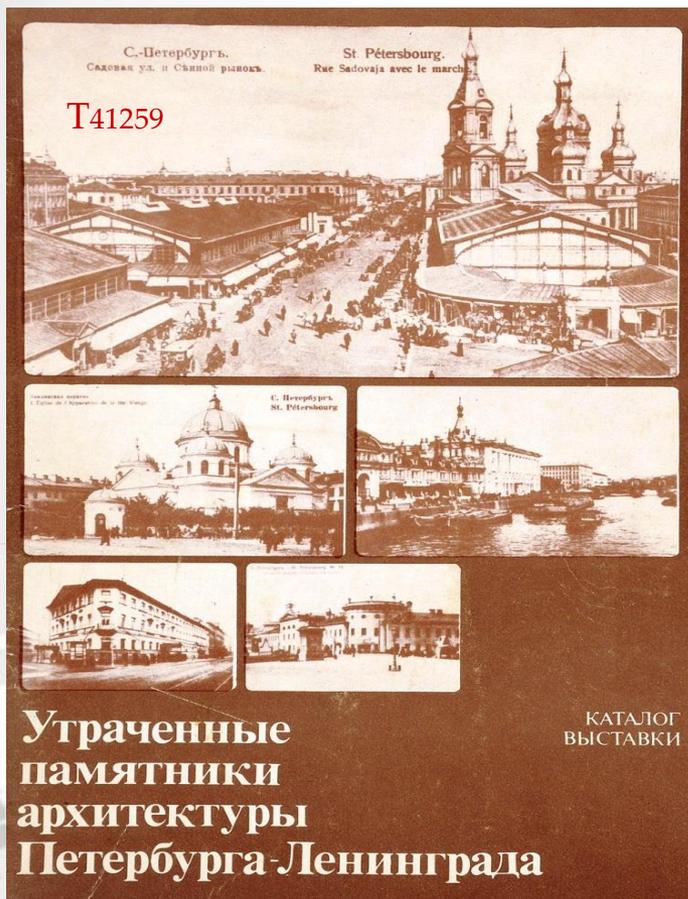
И даже первый российский пароход с прекрасным именем «Елизавета» называли в народе «пароход Берда», т.к. сошел он именно с верфи завода Берда.



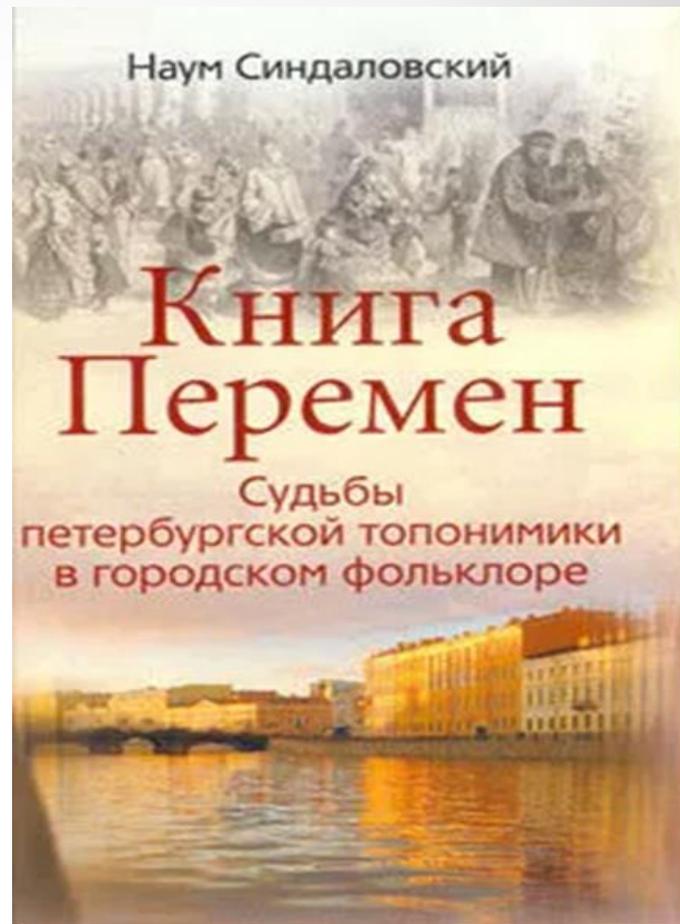
Черненко, Валентин Андреевич.
Первый пароход в России - пароход Берда / В. А. Черненко. - Санкт-Петербург :
Крига, 2015



Первоначально мост был назван Новым цепным мостом. Затем в 1836 году его переименовали. Теперь он стал Египетским цепным мостом. Тем самым была отдана заслуженная дань художественному оформлению моста. И только в более поздние годы название моста приобрело современный вариант-Египетский мост.



Утраченные памятники архитектуры Петербурга - Ленинграда: каталог выставки /
Утраченные памятники архитектуры Петербурга - Ленинграда, выставка ([1988?]; [СПб?]);
сост.: В. В. Антонов, А. В. Кобак. - Л. : Художник РСФСР, 1988.

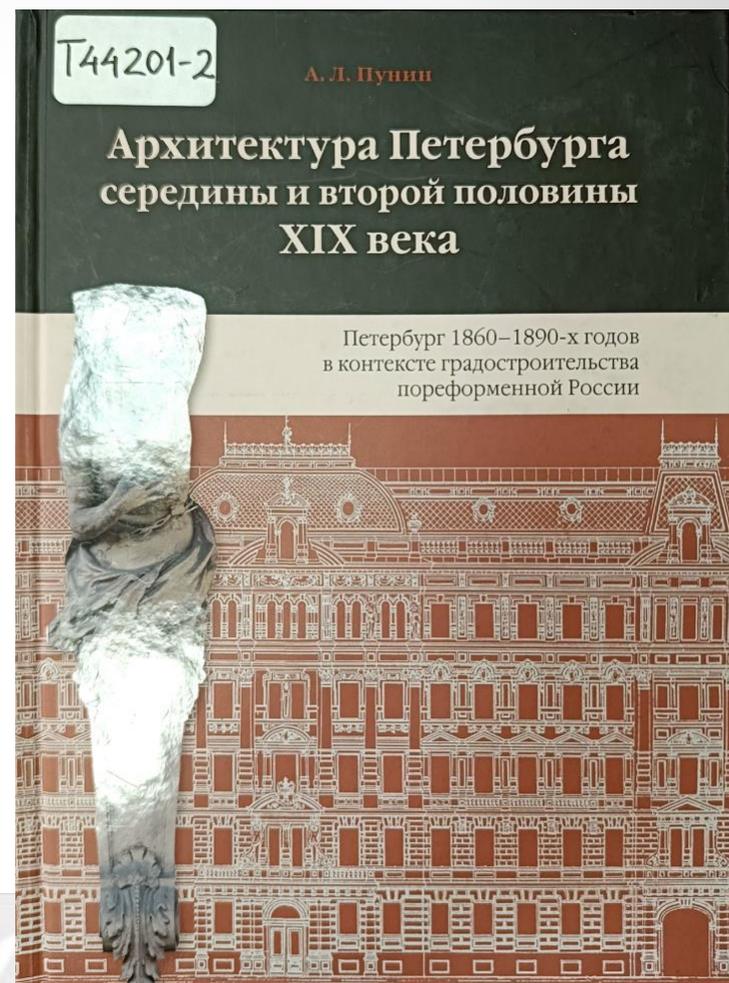


Синдаловский, Н. А.
Книга Перемен: судьбы петербургской топонимики
в городском фольклоре / Н. А. Синдаловский. - М. :
Центрполиграф ; СПб. : МиМ-Дельта, 2009.



Окрашенный в яркие цвета и сверкающий позолотой, Египетский Цепной мост выделялся на фоне окружающей застройки. Он привлекал всеобщее внимание и по праву считался одним из самых красивых цепных мостов.

Египетский мост послужил 79 лет, в течение которых проводились неоднократные ремонты, но ни одной капитальной реконструкции. Переправу ремонтировали в 1876, 1887, 1894 и 1900 годах. В том числе в начале XX века все части, в том числе и ранее позолоченные, были перекрашены в темно-красный цвет, а чугунные решетки заменили железными более простого рисунка. Несмотря на возраставшие нагрузки от городского транспорта, мост благополучно просуществовал до начала XX века. Однако, несмотря на всю свою красоту и изящество, висячие цепные мосты обладают чувствительностью к динамическим нагрузкам, вызывающим колебания и раскачивания конструкции.



Пунин, Андрей Львович.
Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века / А. Л. Пунин. - СПб. : Крига, 2011 - .
Т. 2 : Петербург 1860 - 1890-х годов в контексте градостроительства пореформенной России / А. Л. Пунин. - 2014.

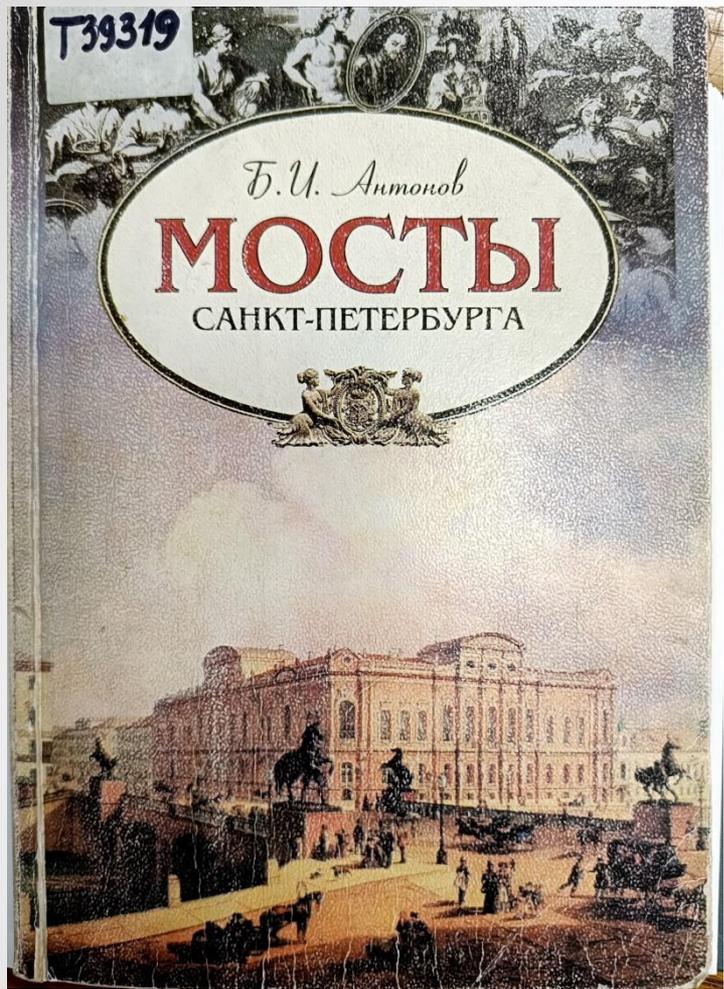


Т39319

Б. И. Антонов

МОСТЫ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



А ещё Египетский мост в народе называли «поющим».

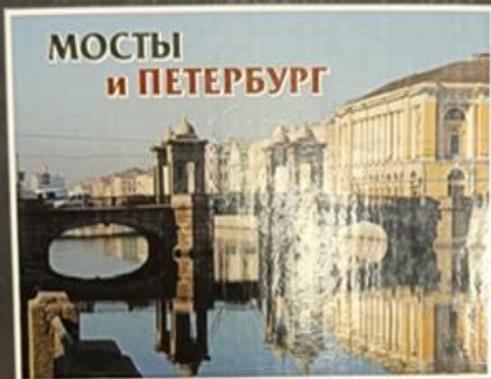
«Петербургская газета» от 18 января 1901 года писала: «Поющий мост. Оказывается, что и такой есть в Петербурге. Это Египетский. Он, как известно, цепной системы, и, когда вы едете по нему, то его цепи издают самые разнообразные заунывные звуки. Не поёт ли он уже себе погребальную песню?»

Антонов, Борис Иванович.
Мосты Санкт-Петербурга / Б. И. Антонов. - СПб. : Фирма "Глагол",
2002



С 28795

Г.И. Богданов



Статья эта, к сожалению, оказалась пророческой.

20 января 1905 года при проходе эскадрона лейб-гвардии Конно-гвардейского полка мост обрушился.



Богданов, Геннадий Иванович.
Мосты и Петербург / Г. И. Богданов. - СПб. : Белое и черное, 2007



В газете "Новости дня" от 3 февраля (21 января) 1905 г. событие было описано так: "Сегодня в 12 1/2 часа дня при следовании лейб-гвардии Конно-Гренадерского полка через Египетский цепной мост через Фонтанку, по направлению от Могилевской улицы к Ново-Петергофскому проспекту, в тот момент, когда головная часть полка уже подходила к противоположному берегу, мост обрушился. Находившиеся впереди офицеры успели проскочить на берег, нижние же чины, в количестве двух взводов, шедшие в строй справа по 3 в ряд, вместе с лошадьми (упали) в воду. Упали также в воду проезжавшие в обратную сторону один ломовой и четыре легковых извозчика без седоков и несколько пешеходов.



Вся настилка моста вместе с перилами и скреплениями, разорвав цепи и сломав часть чугунной опоры, проломала лед и оказалась на дне реки. <...> К 2-м часам дня люди и лошади были извлечены из воды. Пострадавшие были отправлены в лазареты Николаевского кавалерийского училища и Константиновского артиллерийского училища. Seriously пострадавших, по официальным сведениям, не оказалось. Из лошадей одна затонула, две были искалечены и, вытасненные на берег, пристрелены"

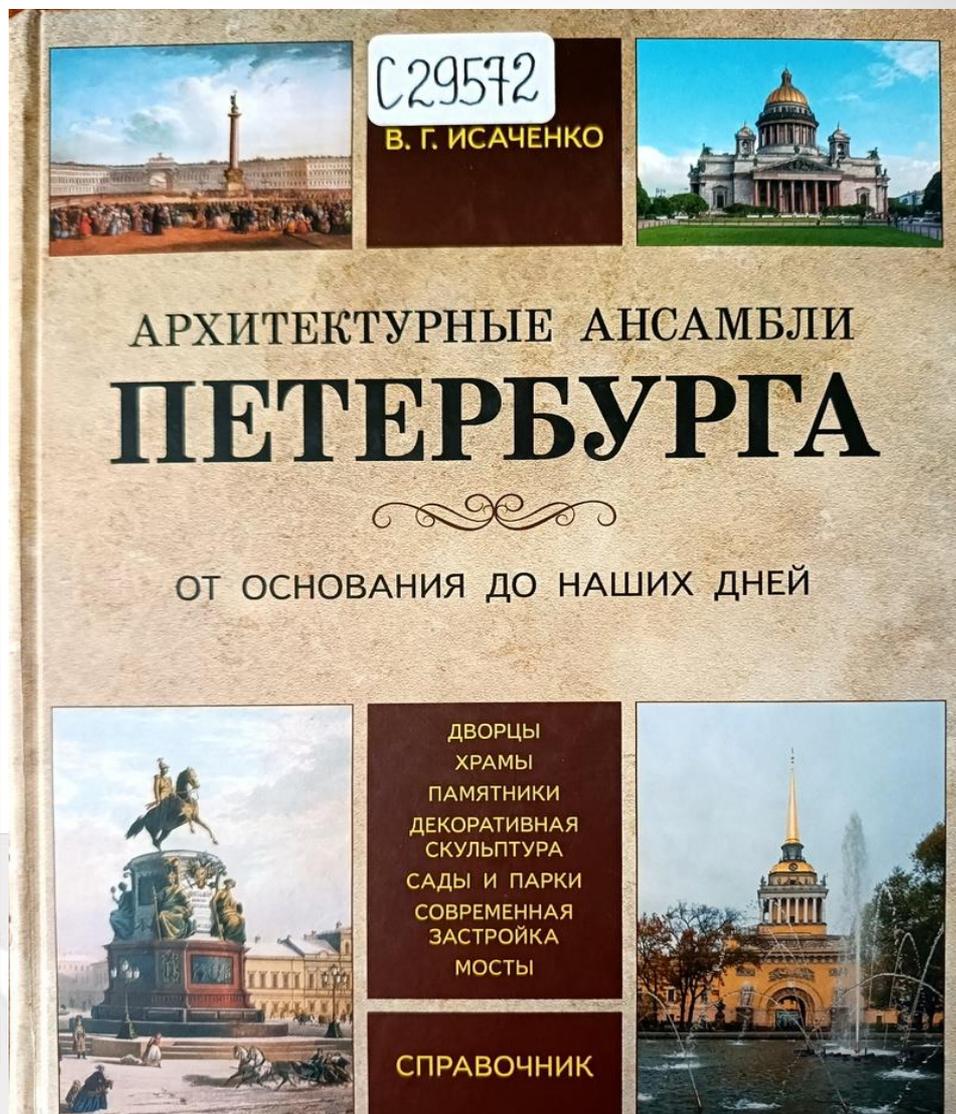


[Катастрофа на Египетском мосту [1]]
[Изоматериал] : [фотография] / сост. В. И. Чемена. -
[Б. м. : б. и.], [1905?]. - 1 л. : фот. ; 9 x 14 см. - (в альб.)

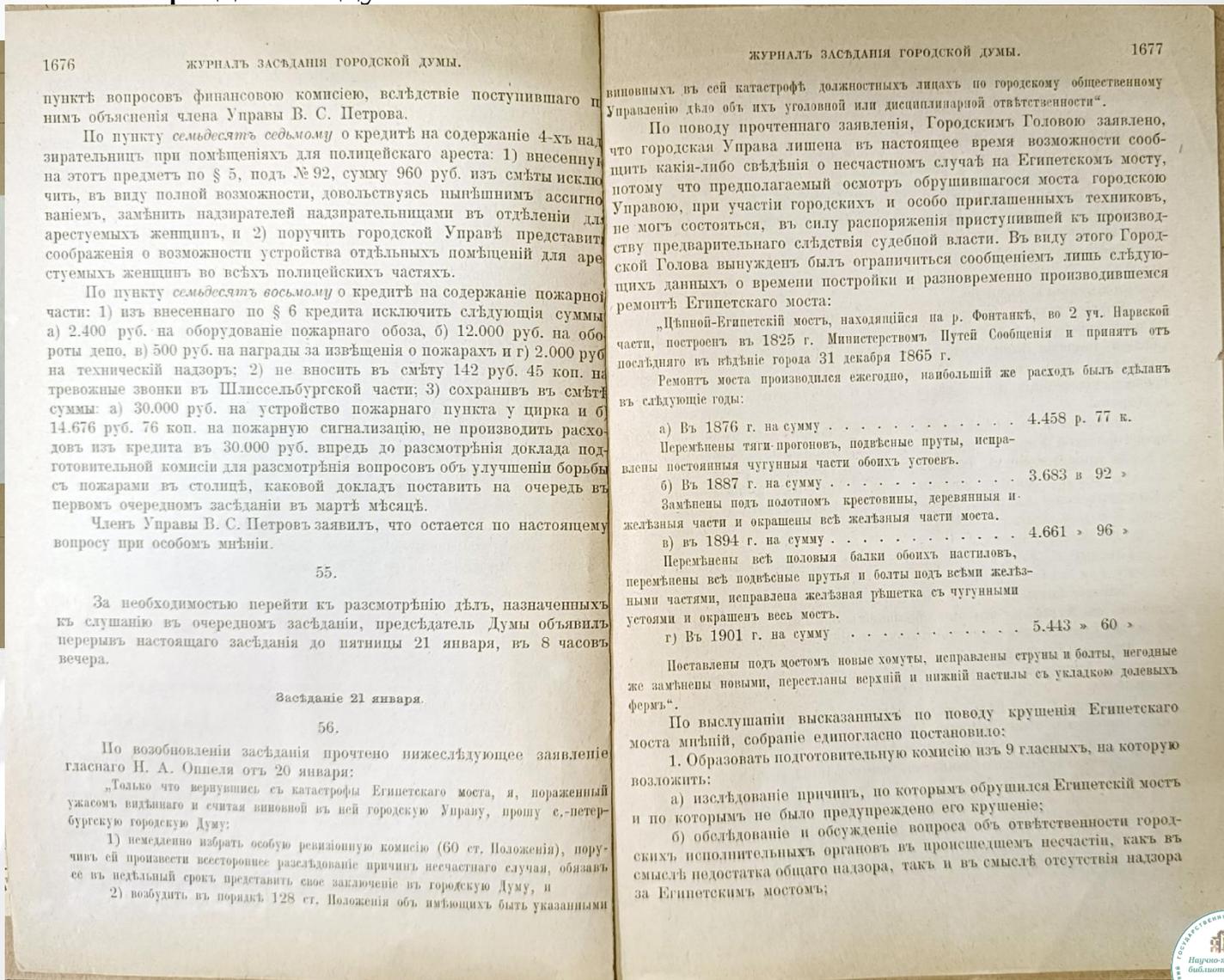
После обрушения на месте Египетского моста остались лишь гранитные мостовые устои и сфинксы на пьедесталах.



Исаченко, Валерий Григорьевич.
Архитектурные ансамбли Петербурга. От
основания до наших дней : справочник / В. Г.
Исаченко. - Санкт-Петербург : Паритет, 2015



Случившаяся трагедия привлекла всеобщее пристальное внимание на разных уровнях. Для расследования причин разрушения моста была создана специальная комиссия Городской думы.



Египетский мост. Причины крушения [Текст] : отг. из журн. заседания городской Думы. - Санкт-Петербург : [б. и.], [1905]



Вместо разрушенного моста немного выше по течению в створе Усачева переулка (ныне пер. Макаренко) был построен временный мост — семипролётный трапецеидально-подкосной системы. Его открытие состоялось 16 апреля 1905 года.



[Временный мост вместо рухнувшего Египетского моста] [Изоматериал] : [фотография] / сост. В. И. Чемена. - [Б. м. : б. и.], [после 1904]. - 1 л. : фот. ; 9 x 14 см. - (в альб.)

Инф. взята с пом. влад. кол.

Пометки владельца коллекции: Временный деревянный мост, построенный взамен обрушившегося Египетского моста против Усачева переулка. в Петербурге.

Временная переправа была деревянной. Несколько раз мост ремонтировали. И, учитывая народную мудрость, что «нет ничего постоянного, чем временное» простоял этот мост до 1956 года.

Хотя, справедливо будет упомянуть, что попытки возродить Египетский мост предпринимались регулярно. Так, ещё в 1913 году инженер А.П. Пшеницкий и архитектор М.С. Ляевич представили свой проект переправы и он даже был одобрен специальной комиссией. Однако, осуществлению этого проекта помешало начало в 1914 г. Первой мировой войны.

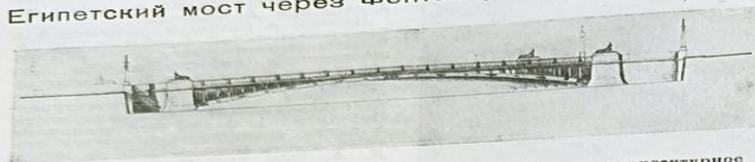
АРХИТЕКТУРА ЛЕНИНГРАДА

1

В 1941 году в Архитектурно-строительный экспертный совет был представлен проект инж. Г. К. Усова и арх. Л. А. Носкова. Проект обсуждался, но помешала Великая Отечественная война.

АРХИТЕКТУРНАЯ ХРОНИКА

Египетский мост через Фонтанку



Египетский мост через Фонтанку. Автор инж. Г. К. Усов, архитектурное оформление арх. Л. А. Носкова (Дормост). 3-й вариант.

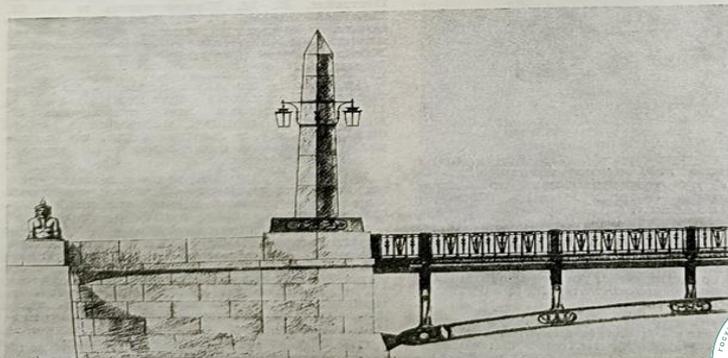
В 20-х годах прошлого столетия через Фонтанку у нынешнего Лермонтовского проспекта был построен висячий (цепной) мост. Украшенный металлическими сфинксами (по две фигуры на каждой стороне моста), рисунками и надписями в египетском стиле, мост получила название Египетского.

В январе 1905 г. под тяжестью проходившего по нему кавалерийского эскадрона мост провалился. В скором времени был выстроен немного выше по течению временный деревянный мост. Исполкома Управления представило в Архитектурно-строительный экспертный совет эскизный проект нового моста на месте Египетского, с использованием сохранившихся сфинксов. Из семи представленных авторами инж. Г. К. Усовым и арх. Л. А. Носковым вариантов лучшим признан третий — однопролетный металлический сварной мост, стоимостью 5.766.000 руб.

При обсуждении проекта отмечалось, что взаимное положение

сфинксов и предложенных арх. Носковым обелисков еще не найдено, детали не доработаны. Архитектуру моста автору предложено доработать на основе эскизов эксперта АСЭС проф. Л. А. Ильина, в которых интересно сочетаются египетский характер решетки, обелисков и деталей арматуры (маски, украшения арки моста) с ампирическими реминисценциями.

Варианты моста с тремя пролетами отвергнуты АСЭС, так как не обуславливаются ансамблевыми соображениями (неподалеку от Египетского находится однопролетный петского находится однопролетный металлический мост без облицовки по архитектурным соображениям не может быть принят в данном случае как тяжелый и грубый). Железобетонный мост без облицовки при облицовке в гранит железобетонный мост приобретает несколько фальшивый и неконструктивный характер. В то же время, осуществление избранного однопролетного металлического моста потребует всего на 350 тонн металла больше, чем железобетонный мост.



74

Фрагмент Египетского моста через Фонтанку. Эскиз проф. Л. А. Ильина



1991

АРХИТЕКТУРА и СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕНИНГРАДА



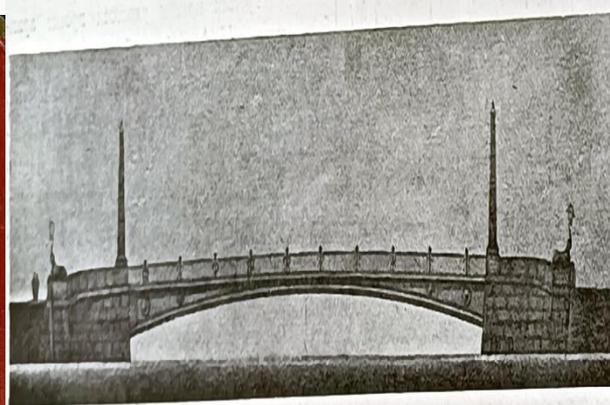
1

1

9

5

4



4. ПРОЕКТ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ
ФОНТАНКУ утвержден Архитектурно-
строительным советом.

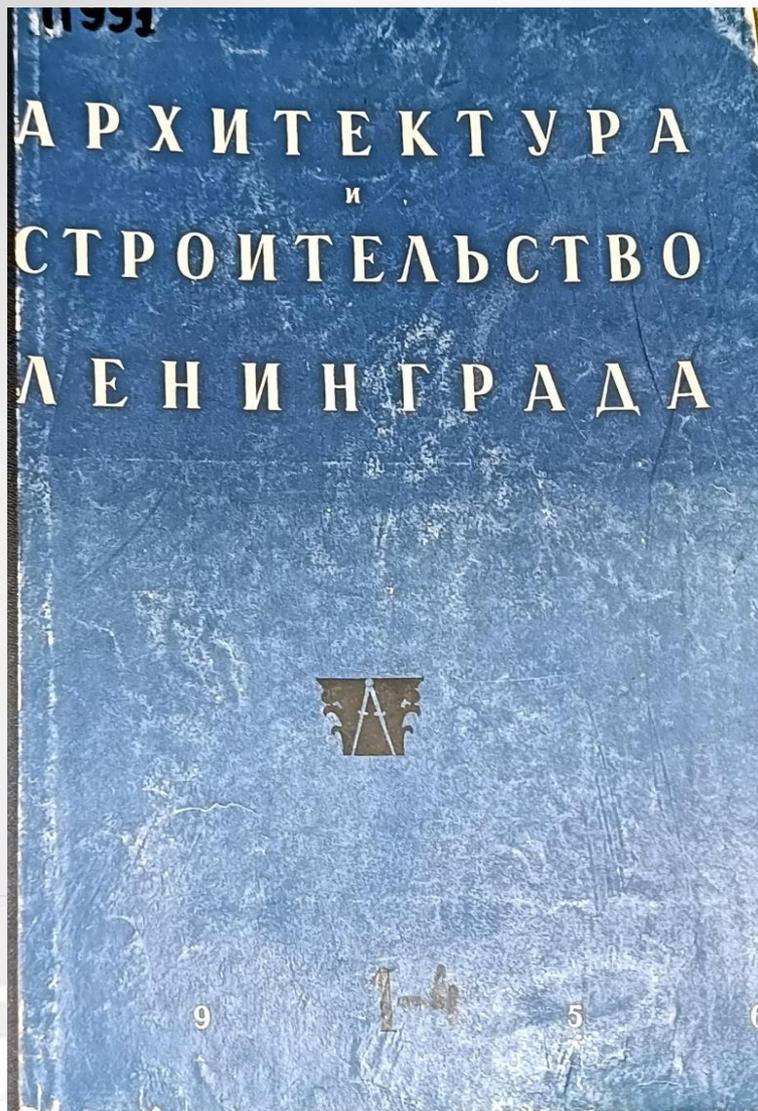
Авторы проекта — архитекторы П. А.
Арешев, В. С. Васильковский и
инженер В. В. Демченко.

Новый мост будет сооружен на том уча-
стке, где раньше был Египетский мост.

И вот наконец, в 1954 году был принят проект нового Египетского моста.

Проект разрабатывался в двух проектных институтах: в «Ленгипроинжпроекте» под руководством инженера В.В. Демченко и в «Ленпроекте» архитекторами В. С. Васильковским и П. А. Арешевым. Было решено сохранить в облике моста мотивы древнеегипетского искусства, и вернуть на мост и легендарных сфинксов. В настоящее время сфинксы это единственный сохранившийся от того моста архитектурный элемент.

Когда мост был достроен, провели его испытания под нагрузкой, в качестве которой использовались четыре машины на гусеничном ходу массой по 43 тонн каждая. Переправа испытание выдержала.



Египетский мост. Фасад.
Авторы — инженер В. В. Демченко и архитекторы П. А. Аршев и В. С. Васильковский.

30 декабря 1955 года новый Египетский мост был введен в эксплуатацию. В 1956 году разобрали деревянную временную переправу.

Недавно построен однопролетный мост через реку Фонтанку против Лермонтовского проспекта на месте бывшего здесь цепного Египетского моста.

В прошлом два его чугунных портала были выполнены в формах, близких египетской архитектуре. В январе 1905 года мост вследствие разрыва одной из цепей обрушился. С тех пор в течение полувека на набережной Фонтанки одиноко стояли чугунные сфинксы, оставшиеся от разобранного сооружения.

Новый мост (длиной 65,5 м и шириной 27 м) плавно соединяет разоб-щенные рекой отрезки Лермонтовско-го проспекта. Подземные коммуни-кации, проложенные по набережным, заставили устроить береговые устои моста в самом русле реки. Это об-стоятельство, в свою очередь, потре-бовало создать конструкции опор наименьших размеров. С этой целью, а также в поисках наиболее легкого очертания пролетного строе-ния была принята для перекрытия отверстия в 42 м распорная рамная конструкция с металлическим риге-лем, состоящим из 9 сварных балок с криволинейными очертаниями ниж-него пояса. Концы балок заделаны в сплошной железобетонный массив, опирающийся на основание из дере-вянных свай.

Благодаря устройству сплошных железобетонных ног оказалось воз-можным их пятовые шарниры опу-стить ниже уровня воды. Тем самым была увеличена стрела рамы и умень-шен горизонтальный распор, дейст-вующий на устои, вследствие чего они получили весьма небольшие размеры. Принятая система пролетного строе-ния в сочетании с включенной в его работу железобетонной плитой про-езжей части позволила снизить стро-ительную высоту в середине пролета до 1,3 м.

Принятая инженером В. В. Дем-ченко конструкция обеспечила Еги-петскому мосту красивые и напря-женные линии его силуэта.

Традиционное название моста и стремление сохранить старые чугу-нные сфинксы оказали влияние на

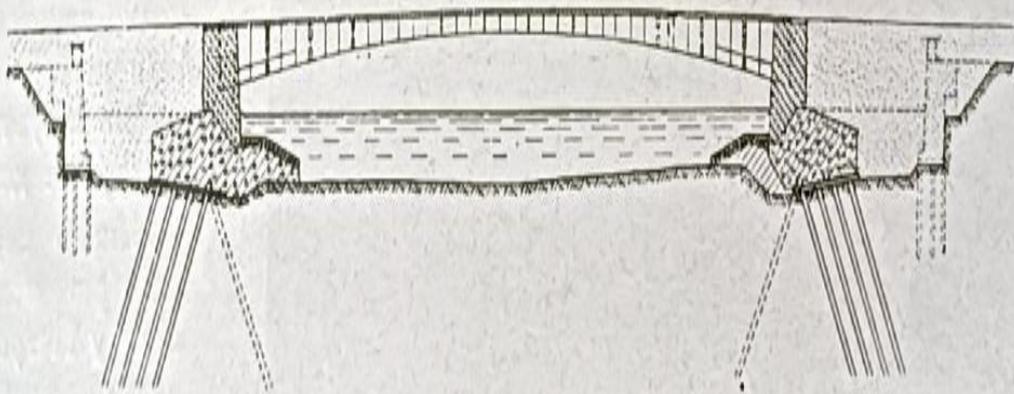


Схема конструкции Египетского моста.

архитекторов П. А. Арешева и В. С. Васильковского, которые развили те-му египетских мотивов в декоратив-ных деталях сооружения. Архитекто-ры сумели нарисовать эти детали, не впад в архаику и вместе с тем при-дав мосту определенную стилистиче-скую окраску.

Вот что писал арх. В. Кочедамов в журнале «Архитектура и строительство Ленинграда» в 1956 году



Теперь Египетский мост- это однопролетное металлическое сооружение длиной 53,3 метра (длина по задним граням устоев) и шириной 27,6 метров. Устои моста массивные железобетонные на свайном основании, облицованы гранитом.



Конечно, мост 1955 года уже не обладает таким архитектурным роскошеством, как его предшественник.

Однако, связь времен и египетская тематика прослеживаются благодаря узорам ограды в виде цветков лотоса, в ограждениям, дополненным розетками и консолями, и, конечно же, сфинксам, которые по-прежнему стоят на въезде.