П.С. КОНОНОВА
Аспирант. Санкт-Петербургская государственная художественно-промышленная академия им. А.Л. Штиглица
e-mail: 89216466462@mail.ru

P.S. KONONOVA
Postgraduate student. St. Petersburg State Art and Industrial Academy named after A.L. Stieglitz
e-mail: 89216466462@mail.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2022_2_1_178_191

ПРОБЛЕМЫ РЕКОНСТРУКЦИИ ЛИНЕЙНЫХ СООРУЖЕНИЙ В ИСТОРИЧЕСКОЙ ЧАСТИ ГОРОДА НА ПРИМЕРЕ ОЛЬГИНСКОГО МОСТА В Г. ПСКОВЕ

RECONSTRUCTION OF LINEAR STRUCTURES IN HISTORICAL PLACES MAIN DIFFICULTIES (ON EXAMPLE OF THE OLGINSKY BRIDGE IN PSKOV)

Объективная потребность в развитии транспортной сети и увеличении пропускной способности мостовых сооружений требует решения ряда технических и организационных вопросов с целью исключения негативного влияния на ценные архитектурные, градостроительные и ландшафтные элементы в сложившейся исторической среды.
Выбор оптимальных решений реконструкции линейных сооружений — дорог и мостов, расположенных в исторической части города на месте древних путей, трактов и переправ, — является одной из актуальных задач нашего времени.

A real need of transport network development and bridge structures capacity increase requires solving a number of technical and organizational issues in order to eliminate the negative impact on valuable architectural, urban planning and landscape elements in the current historical environment. It is necessary to find optimal solutions for the reconstruction of linear structures — roads and bridges located in historical parts of cities on the site of ancient roads, tracts and crossings is one of the urgent objectives nowadays.

Ключевые слова: научная реставрация, исторические поселения, сохранение культурного наследия, архитектура древнего Пскова, металлические арочные мосты, Ольгинский мост.
Keywords: scientific restoration, historical settlements, preservation of cultural heritage, architecture of ancient Pskov, metal arch bridges, Olginsky Bridge.

Главные пути, обеспечивавшие городскую жизнь — торговлю, культурный обмен, исторически оказались на территориях, отнесенных современным законодательством об охране объектов культурного наследия к достопримечательным местам, ансамблям, зонам охраняемого ландшафта.

В каждом отдельном случае имеется особый набор условий, определяющий алгоритм принятия решений по обеспечению сохранности ценных объектов. Систематизация наиболее типичных проблем и выбора оптимальных вариантов решений может быть положена в основу методики для разработки соответствующих разделов проектной документации.

В качестве примера, демонстрирующего вышесказанное, может служить проект реконструкции Ольгинского моста через реку Великую в городе Пскове, выполненный в 2022 г. ООО «СтройДорМост».

Ольгинский мост находится в центре города и соединяет историческую часть с расположенным на противоположном берегу реки Великой крупным жилым районом Завеличье и обеспечивает также транзит между автодорогами — Ленинградским и Рижским шоссе (ил. 1).



Рис. 1. Ольгинский мост. Фото автора с левого берега р. Великой (с одноименной набережной), 2022 г.

Освоение этой территории, удобной для связи обеих частей города, имеет длительную историю.

Это место спуска к реке с Торговой площади издавна являлось в древнем Пскове наиболее

удобным для переправы через Великую [4, с. 263]. Для перевозки возов и карет применялся паром (топоним местности, куда он причаливал, получил наименование Пароменье, первое упоминание о котором датировано 1418 г.) [3, с. 120]. Полноводная река защищала древнюю крепость от внезапного нападения врагов, приходивших с запада [5, с. 148].

Конструктивно мост состоял из трех бревенчатых плотов, соединенных между собой и покрытых настилом из досок (ил. 2). Ночью его разводили на три часа для пропуска судов. В результате в 1897 г. пожар уничтожил гончарный завод на левом берегу реки. Мост был разведенным, и пожарным оставалось только наблюдать за пожаром с другого берега [6].



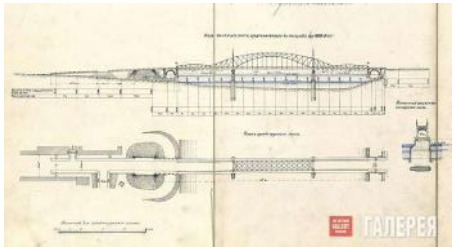


Рис. 2. г. Псков, Рижское шоссе и Плавучий мост [4, с. 264].

Рис. 3. Соловьев Г.Н. Эскизный проект постоянного моста через реку Великую. Фасад, план, разрез, 1902 г. Бумага, графитный карандаш, тушь, цветная тушь (1)

Береговые крепления и якоря не решали проблемы неустойчивости конструкции при чрезмерном напоре воды — мост проседал, а нередко его просто разрывало и уносило вниз по течению.

В 1869 г. городской голова Пётр Петрович Калашников подал губернатору Михаилу Семёновичу Каханову прошение о постройке постоянного моста через Великую, приложив акт о неудобствах плавучего моста, а также весеннего парома [6].

Губернатор обратился с обстоятельным письмом к министру путей сообщения, но деньги не были выделены ввиду местного значения вопроса и недостатка средств казны.

Более трех десятилетий псковичи повторяли просьбы о постройке постоянного моста, и каждый раз министерство финансов отказывалось выделить деньги.

И только в 1899 г. император повелел после завершения строительства мостов в некоторых других городах назначить на очередь Псков.

После череды бюрократических процедур в 1908 г. Государственная Дума приняла закон о строительстве моста в Пскове, а 22 марта его утвердил император Николай II [5, с. 148].

Мост был возведен по проекту инженера Григория Никифоровича Соловьева (ил. 3). Деятельность Соловьева была посвящена различным вопросами строительства мостов — как практическим, так и в научно-теоретической педагогической области. Он защитил диссертацию «О динамических действиях подвижного груза на упругие конструкции» [9].

Одни из самых значимых разработок инженера — проект моста через Енисей, мосты в Новгороде и Пскове. В 1906 г. Соловьев принимал участие в выработке норм для расчета городских мостов в Петербурге, в том числе моста им. Петра Великого и Дворцового.

Подряд на земляные и каменные работы получила петербургская фирма инженера А. Лентовского, а изготовление и монтаж железных конструкций взял на себя Брянский завод [6].

Мост был построен консольно-арочным, с несущими металлическими конструкциями и декоративными башенками в центральной части. Безусловно, мост варианта 1911 г. являлся важнейшим градостроительным акцентом не только Пароменья, но и всего центра г. Пскова.

Пологий берег Завеличья пришлось поднять до уровня Торговой площади противоположного берега. По проекту эту высокую насыпь следовало укрепить со стороны Пароменской церкви опорной стеной, взамен которой по решению городской Думы от 6 апреля 1910 г. Лентовский согласился сделать более дешевый, пологий откос.

Торжество закладки моста отпраздновали летом 1909 г., а движение по мосту открылось в 1911 г. после крестного хода и освящения.

Еще в период постройки мост стали называть Ольгинским.

Мост был построен консольно-арочным, с несущими металлическими конструкциями и декоративными башенками в центральной части. В градостроительном отношении он служил заметным акцентом в панораме не только Пароменья, но и всего центра г. Пскова. Сочетание декоративных элементов и стальных конструкций придавало архитектуре Ольгинского моста особую художественную выразительность [7, с. 95–96].

В архитектурно-художественном аспекте синтез новых технологий в сочетании с историческими мотивами позволил сформировать новый

характерный для эпохи начала XX столетия стиль, частью которого являлись городские мосты нового типа [7, с. 43]. Подобным примером служит мост им. Петра Великого (Охтинский) в Петербурге, к которому Соловьев имел непосредственное отношение. В 1906 г. он принимал участие в выработке норм для расчета городских мостов в Петербурге, в том числе Охтинского и Дворцового.



Рис. 4. Ольгинский мост, фото 1915 г.

За последующие 33 года мост взрывали трижды. Трижды его пришлось восстанавливать. Первый взрыв произошел в мае 1919 г. (перед приходом белогвардейских войск). К 1923 г. мост был полностью восстановлен и переименован из Ольгинского в мост в мост Красной армии. Второй раз мост был взорван в первой половине дня 8 июля 1941 г., специально выделенной для этого командой из состава 50-го инженерного батальона 1-го механизированного корпуса под руководством воентехника А.А. Шпица. Третий взрыв произошел в июле 1944 г. (при отступлении немцев). Движение по мосту было восстановлено 11 апреля 1945 г. [5, с. 149].

Настоящий мост, построенный в 1970 г. на месте старого, имел название «Мост имени Советской Армии» [1, с. 53]. Сооружение с четырехполосным движением, длиной 311 м, изначально имело шесть опор (после ремонта в конце 1970-х — десять) [6]. Ось моста при перестройках сохранялась с начала XX в.

Обращаясь к современной реконструкции моста, следует отметить, что мост является одним из основных элементов исторически сложившейся зоны города — фактически, главной переправой, обеспечивающей функционирование всех его процессов как в древние времена, так и сегодня. Именно переправа служит основой формирования историко-культурного ландшафта данного района. При этом изменение среды района и ее элементов (территории, строений) параллельно с развитием техники и ростом города является постоянным процессом на протяжении всей ее истории, при этом имеющим тенденцию к ускорению.

Различные периоды строительных работ сопровождались изменениями рельефа и некоторых объектов культурного наследия, находящихся в непосредственной близости от объекта. Основные изменения, влияющие на объекты культурного наследия и исторические панорамы, следующие.

В 1911 г. выполнена насыпь на левом берегу реки, в отметку правого берега.

В тот же период, предположительно, разобран фрагмент прясла крепостной стены в месте устройства береговых устоев правого берега. Выполнена облицовка фрагмента прясла крепостной стены гранитными плитами (аналогично облицовке устоев).

В 1970 г. исторический мост был полностью демонтирован вместе с береговыми устоями и устоем в теле пряла крепостной стены на правом берегу. Одновременно увеличена высота насыпи левого берега.





Рис. 5. Ольгинский мост. Лестничный спуск вдоль восточного фасада Дома Батова, левый берег р. Великой. Фото автора, 2022 г.

Рис. 6. Ольгинский мост. Береговой устой, прясло стены Окольного города, правый берег р. Великой. Фото автора, 2022 г.

Вдоль дома Батова выполнена подпорная стена. Увеличена ширина пролетного строения моста. Выполнен лестничный спуск вдоль восточного фасада, который в 2018 г. был определен как не представляющий историко-культурной ценности (ил. 5).

В теле прясла крепостной стены правого берега выполнен бетонный береговой устой (ил. 6). Фрагменты прясла частично докомпанованы кладкой из известняка на цементно-песчаном растворе. Также было выполнено уширение берегового мыса, откосы укреплены бетонными плитами.

Градостроительная ситуация в данном случае является достаточно сложной.

Территория расположена в границах исторического поселения регионального значения «город Псков», в зоне действия нескольких важных градостроительных регламентов.

В непосредственной близости от моста, на левом берегу, располагается исторически сложившаяся застройка (ил. 7) — Церковь Успения с Пароменья (1) и Анастасиевская часовня (2). Далее, в начале Рижского проспекта, который берет начало от моста, расположена Усадьба Батова (3). Можно отметить, что именно эти объекты в совокупности с конструкцией моста и береговой линией формируют ландшафт современного Пароменья [1, с. 52].

Они визуально перекликаются с сооружениями правого берега — башнями и стенами Окольного города и доминирующим в панораме Троицким собором на территории Псковского Крома.

Следует обратить внимание на историю и местоположение часовни Святой Анастасии Римлянки. Старая часовня Святой Анастасии Римлянки, построенная рядом с переправой в начале XVIII в. как символ надежды в период эпидемии чумы, простояла ровно 200 лет. С согласия духовенства над нею возвели каменную надстройку на уровне земляной насыпи и сверху, как на фундамент, решили поставить новую часовню, по имени той же Святой великомученицы Анастасии, по проекту архитектора А.В. Щусева. Закладка часовни состоялась 5 августа 1911 г. Роспись выполняли по рисункам Н.К. Рериха. В 1970 г. при постройке нового моста часовню удалось сохранить. Ее целиком опустили вниз на набережную [2, с. 205].

Возможно, именно многообразие мемориальных и историко-культурных смыслов (символ спасения от недуга, творение значимых мастеров начала XX в., художника-живописца и архитектора) обуславливает отнесение этого небольшого сооружения к особо ценным памятникам федерального значения. Принадлежность к творчеству Рериха роднит часовню и с другими элементами наследия Пскова. В целом, для судьбы Анастасиевской часовни характерны такие черты, как трагизм, стойкость, она — своего рода символ победы над невзгодами во все времена — эпидемий, войн, репрессий.



Рис. 7. Схема застройки территории современного Пароменья

В 2020 г. Благотворительный Фонд имени Елены Ивановны Рерих, жены художника, инициировал проведение работ по сохранению аварийных

росписей внутри часовни, одновременно был разработан проект ее перемещения и установки на стиллобат. Проект позволил решить одновременно несколько важных вопросов — возможность расширения моста, приспособление часовни к современному использованию, а также возвращение ее роли в окружающем ландшафте в качестве градостроительной доминанты, формирование точек обзора для ее визуального восприятия. Однако настоящее положение Анастасиевской часовни в непосредственной близости от моста не является историческим.


Рис. 8. Схема расположения Ольгинского и временного мостов

Перечень задач в части обеспечения сохранности культурного наследия, поставленных перед проектировщиком в ходе разработки решений по реконструкции сооружений, характерных для рассматриваемого типа на исторических территориях, включал и выбор трасс движения на период реконструкции, организацию работ в стесненных условиях с обеспечением сохранности ландшафта, реки и конструкций ценных объектов, попадающих в зону влияния, с учетом расширения моста и земляных работ. В архитектурном аспекте наиболее важным является определение облика объекта с учетом исторических данных и визуальных, композиционных особенностей сложившихся панорам.

Далее рассмотрим поставленные вопросы и варианты их решений на примере реконструкции Ольгинского моста.

Реконструкция объекта предполагается с полным закрытием движения. В целях обеспечения полноценного транспортного движения устраивается временный мост. Объект будет размещен на расстоянии порядка 500 м от существующего — возможность разместить его вблизи существующего отсутствовала в связи с плотностью застройки (ил. 8). Строительство временного моста — обратимое внедрение в сложившуюся историческую среду и ландшафт.

В ходе определения будущего облика Ольгинского моста было предложено два основных варианта —, современный с отсылкой к силуэту варианта 1911 г., и современный, без акцентных элементов, с минималь-



Рис. 9. Мост Петра Великого (2)



Рис. 10. Псков. Ольгинский мост через р. Великую. Фото М.И. Герасимова [4, с. 392]

ным влиянием на сложившиеся исторические панорамы города. Принятый вариант моста в современных конструкциях подчеркивает его функцию и придает ему статус подчиненного элемента приспособления относительно ансамбля Кремля, Окольного города и памятников Пароменья.

При этом не была принята идея воссоздания облика исторического арочно-консольного моста 1911 г. авторства инженера Соловьева.

Данное решение позволило бы восстановить историческую доминанту в центре города, которая могла бы создать композиционный контраст с Троицким собором, башнями и стенами Кремля, благодаря стилистическим отличиям и гармоничной композиции форм, и позволила усилить эстетический эффект ценных панорам, сохраняя при этом идентичность и уникальность каждого компонента. В качестве примера можно привести Смольный собор и мост Петра Великого в Санкт-Петербурге (ил. 9, 10).

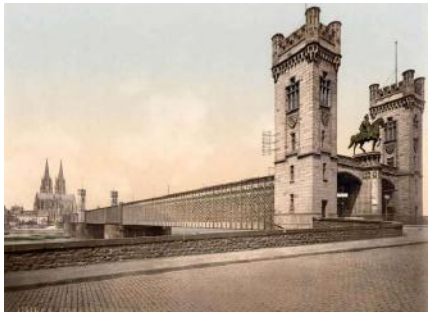


Рис. 11. Мост Айзенбан, Кельн, Рейн, Германия, 1910 г.



Рис. 12. Мост Гогенцоллернов, Кельн, Рейн, Германия, 1945 г.

Схожесть композиционных и инженерных решений возможно, обусловлена участием Соловьева в обоих проектах.

Конструкция моста, подобная Ольгинскому, являлась распространенной в период бурного капиталистического развития Российской империи и других капиталистических государств.

Для западноевропейской практики характерно сохранение исторического облика центральные городских мостов как при восстановлении после войны, так и в ходе модернизации. После войны были воссозданы взорванные исторические мосты в Праге, Роттердаме, Будапеште, Флоренции и других городах.

Так, стальной арочный мост в г. Кельне, Германия, декорированный неороманскими каменными башенками и статуями королей и императоров династии Гогенцоллернов (ил. 11), определившей современное наименование моста, был полностью разрушен (ил. 12), но впоследствии металлические конструкции и силуэт в целом были восстановлены полностью (ил. 13). К сожалению, башенки и скульптурное оформление были утрачены.

Интересно, что при расширении моста в 1985 г. полностью было сохранен архитектурный облик моста, хотя строительные технологии заметно отличались.

С сохранением исторического облика одного из главных символов города, была полностью обновлена гидравлика и пристро-







Рис. 13. Мост Гогенцоллернов, Кельн, Рейн, Германия, 1960 г. (3)

Рис. 14. Взорванный мост через р. Явонь, п. г. т. Демянск, Демянский р-н Новгородская область,1941 г. (4)

Рис. 15. Мост через р. Явонь. Фото автора, 2023 г.

ены пешеходные галереи Тауэрского моста в г. Лондоне в 1974 г.

Существуют и иные примеры. Центральный мост им. Евгении Бош (бывший Николаевский) в Киеве не был восстановлен после 1945 г.

В г. Демянске Новгородской области металлический арочный мост через р. Явонь (ил. 14) был взорван во время войны и восстановлен уже в железобетонных конструкциях [8] (ил. 15). Здесь аналогия условна — Псков является региональным центром и имеет гораздо более высокий статус как административная единица и ценное историческое поселение. При этом в ходе послевоенного восстановления Пскова, в условиях острого дефицита ресурсов, исторический мост был отстроен заново [11, с. 150], но позднее, в 70-е гг., было принято иное решение. Мост, обладающей художественной, мемориальной, градостроительной ценностью при расширении не рассматривался в качестве памятника культуры, был демонтирован и выполнен утилитарным. Данное обстоятельство может быть связано с недостаточно развитой системой государственной охраны памятников — постановление Совмина РСФСР N 624 о постановке Псковских объектов на государственную охрану датируется 1974 г., после перестройки моста.



Рис. 16. Утвержденный вариант облика Ольгинского моста. Материалы проекта ООО «СтройДорМост»

Подобный вариант, тем не менее, не создал бы возможность вернуть Анастасиевской часовне историческое место, в соответствии с замыслом А.В. Щусева, — воздействие загрязнений и вибрации от современного транспортного потока исключают подобный вариант.

В итоге по результатам общественных советов и обсуждений с участием городских ведомств коллегиально был утвержден вариант, минимально изменяющий существующие панорамы центра (ил. 16).

Данный прецедент позволяет поставить вопрос о целесообразности пересмотра сложившихся современных охраняемых панорам исторического поселения с использованием историко-архивных обоснований. Здесь можно отметить, что для современных символических городских

видов характерна самостоятельная ценность для жителей, которая может отличаться от историко-культурной. Данное явление достаточно распространено и требует отдельного исследования.

Таким образом, процесс проектирования моста через реку Великая поднял целый ряд актуальных проблем как в техническом, так и в историко-культурном плане.

В инженерно-техническом отношении современные технологии позволяют выполнить земляные работы с минимальным воздействием на грунты и ценные объекты. Широко применяются такие методы, как устройство шпунтовых и подпорных стен, инъекционное укрепление, шнековое безвибрационное бурение, мониторинг по специально разработанной программе и так далее. Программное обеспечение типа PLAXIS дает возможность точной предварительной оценки влияния работ на фундаменты зданий. Одновременно в зонах расположения исторических и археологических объектов предпочтительно использование ручного труда. При реконструкции Ольгинского моста будут применены все перечисленные методы, обуславливающие значительное удорожание работ.

При этом наиболее сложным аспектом является именно расширение моста, что уменьшает расстояние до ценных объектов, а в ряде случаев обуславливает необходимость частичного изменения их параметров. Важно учитывать, что практика частичной разборки и перемещения при расширении транспортных путей применялось во все времена. В частности, в Пскове демонтированы участки стен и башни Окольного города в зонах пересечения дорог, при расширении Ольгинского моста была перенесена часовня св. Анастасии в начале XX в., а в советский период была демонтирована часть стены Окольного города, как было указано выше. В настоящий период, несмотря на достаточно жесткое правовое регулирование, имеются дополнительные возможности для глубокого изучения истории развития местности и памятников, а также применения максимально щадящих строительных технологий. Так, было установлено, что существующее положение Анастасиевской часовни не является историческим, что обусловило возможность ее перемещения для обеспечения сохранности и улучшения визуального восприятия.

В историко-культурной сфере проекты реконструкции таких сооружений, как Ольгинский мост, поднимают целый ряд актуальных проблем, требующих новых подходов. Независимо от охранного статуса центральные городские дороги и мосты являются важной частью истори-

ко-культурной и градостроительной, эстетической составляющих исторического поселения. Можно выделить два основных направления при работе с линейными сооружениями в исторических центрах — формирование объектов как самостоятельных ценностей и устройство вспомогательных конструкций, подчеркивающих статус иных доминант. Второй путь, возможно, является наиболее простым в исполнении, однако выбор первого при достаточном объеме архивных данных и технологической возможности позволит существенно увеличить ценность исторического ядра города. Функция как фундаментальное свойство данного типа объектов обуславливает необходимость их совершенствования. При этом существуют практические примеры, подтверждающие, что развитие технического прогресса не только диктует необходимость реновации, но и с совершенствованием технологий предоставляет современные средства, позволяющие сохранить исторический облик.

Примечания:

1. Российский государственный исторический архив, Москва (РГИА) [Электронный ресурс]. — URL: https://www.tretyakovgallery-m.art/catalog/artists/4228 (дата обращения: 09.03.2023).

2. Фотогалерея AS Art. Андрей Сафронов [Электронный ресурс]. — URL: http://aos-photos.ru/piter/main.php?cmd=imageview&var1=01+Aquarel/aqua_09.jpg&var3=post_ecard (дата обращения: 20.02.2023).

3. Sammlung Online [Электронный ресурс]. — URL: https://sammlung-online.stadtmuseum.de/Details/Index/1425300 (дата обращения: 20.02.2023).

4. Фотографии прошлого [Электронный ресурс]. — URL: https://pastvu.com/p/428061 (Дата обращения: 28.03.2023 г.).

Список литературы:

1. *Каган-Розенцвейг М.Л.* Записки строителя (Из истории послевоенного восстановления города Пскова). — Псков, 2001.

2. Краткий свод памятников истории и культуры Пскова // Псков через века. Памятники Пскова сегодня. Археология. История. Культура. — Санкт-Петербург, 1994. — С. 195–262.

3. *Лабутина И.К.* Историческая топография Пскова в XIV–XV вв. — Москва, 1985.

4. *Левин Н.Ф.* Псков на старых открытках. Альбом в четырех частях. — Псков: ООО Издательский дом «Стерх», 2009. — 424 с.

5. *Медников М.М.* Из истории псковских мостов. Псков. — 2003. — № 18. — С. 147–158) [Электронный ресурс]. — URL: https://pskgu.ru/projects/pgu/storage/PSKOV/ps18/ps_18_14.pdf (дата обращения: 15.03.2013).

6. Псков. История и архитектура. Ольгинский мост. [Электронный ресурс]. — URL: http://pleskov60.ru/most-olginsky.html (дата обращения: 15.03.2013).

7. *Пунин А.Л.* Архитектура отечественных мостов. — Ленинград: Стройиздат. Ленинградское Отделение, 1982. — 152 с.: ил. с. 95–97; 116.

8. Сайт Администрации Демянского Муниципального района Новгородской области. Раздел История, Историческая справка. [Электронный ресурс]. — URL: https://dem-admin.ru/information/?ELEMENT_ID=550 (дата обращения: 12.04.2023).

9. *Соловьев Г.* О динамическом действии подвижного груза на упругие конструкции. — Санкт-Петербург, издание института инженеров путей сообщения императора Александра I, 1900. — 48 с.; размер: 18*27 см.

10. Труды Псковского Археологического общества. 1914–1915 гг. — Псков: Типография товарищества «Псковская жизнь», 1915. (Цветная вкладка).

11. *Филимонов А.В.* Поднятый из руин. Послевоенное восстановление и развитие Пскова (1944 — начало 1950-х гг.) / А.В. Филимонов. — Псков: [б. и.], 2008. — 445 с.