



О. Е. Смирнова

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКИХ МОСТОВЫХ XVIII – XIX ВЕКОВ

«... Контраст богатства и бедности поражает в нашей столице на всяком шагу. Например, в то время, как вы встречаете улицы, роскошно вымощенные дорого стоящими деревянными торцами, асфальтом и даже чугуном, где-нибудь на окраине, в ненастье, экипажи тонут в невылазной грязи улиц, находящихся до сих пор в первобытном состоянии. Трудно поверить, что в черте Петербурга имеется еще более ста вовсе невымощенных улиц!», – писал знаток Петербурга В. Михневич в конце XIX века¹.

Мостовые (иначе их еще называли «дорожной одеждой») – составная и неотъемлемая часть городского убранства, существующая на каждой улице. История петербургских мостовых, которые помогают создавать и поддерживать Дух города, чрезвычайно разнообразна и занимательна!

Несколько слобод с кривыми немощеными улочками и переулками, пустыри, не укрепленные берега рек и каналов – вот что представлял собой город в самом начале строительства. Мощение улиц камнем началось на Городском острове в 1710 году. Указом от 1714 года (действовавшим до 1776 года) предписывалось всем судам привозить в город от десяти до тридцати камней массой не менее десяти фунтов каждый, а всем возам – по три камня массой не менее пяти фунтов. Около 1715 года была замощена вновь проложенная дорога от Главного Адмиралтейства до старой Новгородской дороги – трасса нынешнего Невского проспекта.

К 1716 году Петербург настолько вырос, что на средства домовладельцев началось мощение улиц и освещение их фонарями, чем в то время могли похвастаться далеко не все западноевропейские города. Назначение улиц, их роль в жизни города и даже направления не раз менялись. Мощение производилось крайне медленно: сперва надо было осушить и спрофилировать ложе улицы и подсыпать грунт, что являлось делом долгим и трудоемким.

О содержании мостовых и городских улиц в порядке и чистоте заботились все державные монархи, регулярно издавая Указы о «мощении и смотреии за чистотой улиц». Так, петровский указ 1718 года «О наблюдении Санкт-Петербургскими жителями каждому против своего двора чистоты и о поправлении мостовой»² предписывал, чтобы «каждый житель против своего двора по утрам рано, покамест люди по улицам не будут ходить, или в вечеру, когда люди не будут ездить и ходить, с мостовой всякий сор сметали, и камень, которое из своего места выломится, поправляли». Интересующей нас теме был посвящен и указ «О чищении и мощении улиц» от 29 апреля 1721 года. Он рассказывает нам сейчас о том, что «Его Величество указал и плацы, где немощено камнем, мостить, и <...> все улицы в

¹ Живописная Россия. Санкт-Петербург. СПб., 1993. Т. 1. Часть 2. С. 118. (Репринтное воспроизведение издания 1881 года).

² ПСЗ. Т. V. (1718 год). (Здесь и далее указываются соответствующие тома издания: Полное собрание законов Российской империи. Т. 1 – 45. СПб., 1830).

чистоте содержать»³. К 1725 году, когда в Петербурге было уже около 100 тысяч жителей, были замощены Литейная, Шпалерная, Захарьевская, Фурштатская, Сергиевская и некоторые другие улицы.

Во времена Анны Иоанновны улицы на участках, прилегающих к соответственным домам, мостились как за счет казенных учреждений, так и за счет обывателей. Привлекались к этой работе и «каторжные невольники». После огромного городского пожара 1737 года за мостовыми стала следить образованная «Особая комиссия о петербургском строении». Заботилась о содержании в порядке городских дорог и Елизавета Петровна. Указом от 7 августа 1742 года она повелела вычитать до трети годового жалования у тех казенных лиц, кто не следит должным образом за мощением дорог перед домами своего ведомства⁴. Именно во времена правления Елизаветы появился мостовой налог: на содержание мостовых из жалования вычиталось более 20 рублей за год.

Известно, как быстро стал расти город при Екатерине II. Он был поделен на полицейские участки, появились каменные набережные, новые участки мостовых. К концу XVIII века основная часть центральных улиц была замощена, грунтовые дороги остались на окраинах. И в XIX веке император Александр I заботился о том, «чтобы ямы на мостовых или выбитые камни были бы непременно на другой день вставляемы и зачиниваемы, не дожидаясь перемощения всей мостовой вообще, ибо через сие только она сохраниться может долго...»⁵.

Рассмотрим типы существующих тогда мостовых: каменная бульжная, деревянная (торцовая), чугунная, асфальтовая. В 1837 году, если верить инженеру Ляхницкому⁶, начались первые опыты по использованию асфальтового материала, который теперь преобладает на всех дорогах России (во многих источниках есть расхождение с этими данными). Однако эти опыты не давали хороших результатов, от использования асфальта надолго отказались, и основным материалом для дорожной одежды асфальт стал только в 1932 году, с пуском асфальтобетонного завода.

ДЕРЕВЯННАЯ МОСТОВАЯ

Начинались мостовые в городе, разумеется, с деревянных настилов. Но дерево, положенное горизонтально, плохо выдерживало действие вертикальных внешних усилий: удары, направленные поперек волокон, легко их раздробляли, а трение колес, направленное вдоль волокон, легко отделяло верхние волокна от остальных.

С 1820 года в Санкт-Петербурге по предложению академика Гурьева появились первые в мире торцовые мостовые. В Англии такое дорожное покрытие применили на пять лет позднее. К 1890 году оно с большим успехом применялось уже в Париже, Берлине, Чикаго и других городах мира.

Торцовое покрытие представляло собой поставленные вертикально к поверхности дороги деревянные бруски определенной формы (чаще всего шестигранные). Вначале такими торцами были замощены только два участка – на Большой Морской и на Миллионной улицах. Через шесть-семь лет торцами покрыли часть Невского проспекта и Петергофской дороги. К началу XX века в Петербурге торцами была покрыта значительная часть центральных улиц.

³ Там же. Т. VI. (1721 год).

⁴ Там же. Т. IX. (1742 год).

⁵ Там же. Т. XXX. (1809 год).

⁶ См.: Ляхницкий М. А. Обыкновенные дороги : Устройство и ремонт шоссеиных, мощеных и грунтовых дорог. 3-е изд. СПб., 1901.

Петербургская торцовая мостовая представляла из себя следующее: узкие полосы по обеим сторонам проезжей части мостились булыжником, а в промежутке между ними настилась деревянная мостовая из торцов. Шашки укладывались на досчатый настил, просмоленный и расположенный с промежутками в 6 мм на поперечных деревянных лежнях. По укладке шашек поверхность мостовой также просмаливалась и посыпалась таким количеством песка, какое могла вобрать в себя смола.

Такая мостовая обладала рядом достоинств, весьма важных для большого города:

1. Скрадывала сотрясение от проезда и уличный шум.
2. Почти не требовала исправлений; при изнашивании не давала грязи и пыли.
3. Очистка производилась легче и дешевле очистки каменной мостовой.
4. Оказывала малое сопротивление движению.

Однако такая мостовая имела и недостатки:

1. Зловонные испарения от загрязнения органическими веществами, пропитанными водой.
2. Крайне недолговечна: на улицах с сильным проездом перемощение необходимо через два года, со средним движением – через три-четыре года.
3. Гладкая поверхность опасна в дождь и гололедицу.
4. Опасность загорания и быстрого распространения огня в случае пожаров.

Недостатки торцовой мостовой устраняли с помощью пропитки торцов креозотом, заливки швов битумом и цементом, очистки и поливки в летнее время, насыпки мелкого гравия, который, вдавливаясь в дерево, придавал ему шероховатость. Единственным неустранимым недостатком торцовой мостовой являлась ее недолговечность.

К концу XIX века преобладали мостовые двух типов – торцовая и булыжная.

КАМЕННАЯ МОСТОВАЯ

Большинство городских проездов были все же покрыты камнем. Такая мостовая существовала в нескольких видах: грубая, булыжная, булыжная двойная, булыжная из обтесанных камней (мозаичная или рижская), кубическая (из тесаных камней).

Грубая мостовая составлялась из камней неправильного вида, совсем необработанных или мало обработанных, плотно уложенных от руки и крепко прижатых друг к другу и к твердому основанию, на котором они укладывались.

Булыжная мостовая устраивалась по принципу грубой из булыжного камня. Для равномерной передачи давления на грунт, для отвода воды и большей прочности мостовой булыжник стелился на основание из песка, хряща⁷, щебня или бетона.

Для отделки откосов, размываемых водой, использовался крупный булыжник – 9 дюймов или 5 вершков⁸; для замощения проезжей части дорог и улиц – булыжник среднего размера (7 дюймов или 4 вершка); самый мелкий – 3,5 дюйма или 2 вершка – использовался для укладки между тротуарами и домами на непроезжей части.

Так как под влиянием дождей, морозов и нагрузки булыжная мостовая со временем расстраивалась, то для большей крепости иногда делали *двойную булыж-*

⁷ Хрящ – песок с острыми краями.

⁸ Дюйм как русская дOMETрическая мера длины – 2,54 см; вершок – 4,45 см.

ную мостовую. Она состояла из двух рядов булыжного камня: на нижнем ряду – более крупный, а на верхнем – средний и мелкий камень; каждый ряд – на особом слое песка. Швы такой мостовой заделывались кварцевым песком, а также смолой и цементным раствором.

Гораздо удобнее булыжной, хотя и значительно дороже была *каменная брусчатая, или кубическая* мостовая. Обтесанные в форме параллелепипедов каменные бруски укладывали на слой щебенки, бетона или кварцевого песка толщиной от шести до десяти дюймов. Для такой мостовой использовался камень твердых пород, чаще песчаник (как в Париже или Берлине) или гранит (в Лондоне и Вене, а также Литейный и Вознесенский проспекты в Санкт-Петербурге). Употреблялся и менее пригодный для этих целей, обладающий малым сопротивлением известковый или трудно поддающийся обработке базальтовый камень. Бруски укладывали непрерывными полосами равной ширины или рядами, располагая длину камней по направлению рядов. Швы заделывали песком или заливали цементным раствором, а иногда асфальтом или смолой. Неоспоримое достоинство такой мостовой – удобный проезд по почти гладкой поверхности. Но в санитарном отношении это был совсем не идеал: жидкая грязь свободно впитывалась песчаным или щебеночным основанием и органические вещества, разлагаясь, заражали воздух.

В парадных частях города делались *узорчатые мостовые*, которые особенно украшали вид улиц. Рисунок такой мостовой состоял из прямых или диагональных квадратов или треугольников, контуры которых выкладывались более крупными камнями. В конце XVIII века в Петербурге некоторые архитекторы перед фасадом проектируемого здания сразу проектировали и узорчатую мостовую.

ЧУГУННАЯ МОСТОВАЯ

Много реже других видов дорожной одежды встречалась *чугунная мостовая*. Она была самой дорогой из всех существующих, но также и самой долговечной. Чугунные плиты или шашки укладывались на основание из щебня, хряща или бетона и соединялись между собой краинами или выступами. Несмотря на удобство и долговечность чугунной мостовой, недостатки были и у нее. Это неприятная тряска и шум при проезде, а также антисанитарные испарения от скопления на мостовой органических загрязнений. Кроме того, чугунная мостовая была самой дорогой по исполнению.

Мощение мостовой чугунными плитами велось скорее в виде опытов, чем в виде принятого способа мощения. Какое-то время такая мостовая существовала на отрезке Миллионной улицы и части Дворцовой набережной у Мраморного дворца, а также в Кронштадте. Там она сохранилась до сих пор.

Как писал М. И. Пыляев, «мощение главных петербургских улиц было окончено только в 1787 году. Тротуары же из каменных плит начали настилать, как и обставлять их чугунными тумбами, только в 1817 году <...>; до этого времени на главных улицах лежали узкие деревянные мостки»⁹.

Необходимость отделить пешеходную часть улицы от проезжей назрела с ростом города к началу XIX века. В сентябре 1816 года Александр I подписал Указ о тротуарах, по которому с 1817 года было решено по обеим сторонам улиц класть тротуары из гранитных камней или плит, начиная с улиц Вознесенской и Гороховой, а также Малой Миллионной и обеих Морских.

⁹ Пыляев М. И. Старый Петербург. Второе изд. СПб., 1889. С. 13.

Технические нормы, предусмотренные указом 1816 года, предусматривали ширину тротуаров в два аршина и высоту от 3 до 9 дюймов. Проезжая часть улицы отделялась от тротуаров невысокими (25 – 30 см) мощеными скосами под углом в 45 градусов. Вдоль скосов иногда вкапывались гранитные или чугунные ограничительные столбики высотой до 40 см. По бокам подворотен и у подъездов для защиты их от разрушения ступицами колес ставились невысокие гранитные тумбы разной формы, иногда со скульптурными масками или с чугунными фигурными накладками.

Платили за мощение улиц владельцы домов, каждый – за участок перед своим домом. Когда домовладелец по бедности не мог этого сделать, ему назначалось пособие из городских доходов. Мощение улицы по участкам было неудобно для владельцев домов и для пешеходов, а также влияло на состояние улицы. Несмотря на то, что по указу тротуары должны были «представлять сколь возможно одинаковую плоскость», это получалось не всегда. Домовладельцы, оплачивающие устройство мостовой перед своим домом, считали тротуар перед ним своей собственностью и загромождали пешеходную часть улицы, делая выступы своих домов или ступени прямо на тротуаре. Для решения этого вопроса было предложено обложить пошлиной каждого домовладельца – по 10 рублей в год с квадратного аршина, занимающего тротуар.

Неудовлетворительным было и санитарное состояние мостовых и тротуаров. Сточная труба, пролежавшая посередине улицы, обуславливала вогнутый профиль городских мостовых. Но в 1880-х годах вместо одной стали устраивать две трубы по обеим сторонам мостовой, которая в результате поменяла свой профиль на выпуклый.

По санитарным правилам того времени сточные трубы допускались деревянные, сосновые, хорошо просмоленные, расположенные ниже уровня подвалов, с колодцами для своевременной очистки. Но на самом деле канализация в городе была в ужасающем состоянии. Трубы под тротуарами в один аршин шириной, с выходом в реки и каналы, предназначались только для спуска воды. Мало того, что эти трубы были построены без уклона и зазор между ними кое-где был толщиной в палец, но домовладельцы стали использовать их для спуска нечистот, что превращало город в большой коллектор. Трубы часто засорялись, городские рабочие раскапывали мостовую, открывали полупрогнившие доски труб и вычерпывали зловонную грязь и нечистоты по обе стороны раскрытой канавы, распространяя ужасный запах до тех пор, пока одноконными простыми колымажками не отвезут эту массу через весь город в его окрестности, окружая Петербург со всех сторон подобными свалками. Эти вопросы часто поднимались в журналах «Домовладелец», «Здоровье» и некоторых других.

«Должно сказать, впрочем, что и большинство улиц, имеющих мостовые, не могут похвастаться совершенством своего мощения, – писал В. Михневич. – Рассказывают об одном англичанине, посетившем Петербург и заметившем будто бы, что у нас мостовые есть, и очень хорошие, но только ими никогда не пользуются.

– Как так? – спросили его.

– Очень просто! – ответил англичанин. – Зимой не пользуются ими потому, что они покрыты сплошь снегом, а летом потому, что они беспрерывно чинятся»¹⁰.

Действительно, частая перемостка улиц вызывала новую проблему – так называемый «культурный слой»: с каждой перемосткой поднимался уровень мосто-

¹⁰ Живописная Россия. Т. 1. Часть 2. Санкт-Петербург. С. 118.

вой, что сокращало пропорции зданий и сооружений. Понижались входы в здание от уровня тротуаров; появлялись ступени, ведущие вниз; первые этажи превращались в полуподвалы; утрачивались малые архитектурные формы – решетки, ограждения, приворотные столбики. Сотни таких гранитных, мраморных, чугунных столбиков являлись завершением архитектурного ансамбля. К тому же, их функция – защита кузова экипажа и стен здания от царапин – не устарела и по сей день.

Первая исторически сложившаяся часть культурного слоя образовалась в результате насыпи набережных и благоустройства прибрежной территории, вторая – от перемощения улиц (темпы роста этого слоя составляли в среднем 100 сантиметров в столетие), третья образовалась с приходом асфальта. Как уже говорилось, в 1932 году был запущен первый асфальтобетонный завод, и с тех пор некоторые улицы представляют собой «слоеный пирог» с высотой асфальтового слоя в 30 – 60 сантиметров.

В 1910 году в городе было 1,7 млн кв. сажен¹¹ булыжной мостовой, 132 тыс. кв. сажен торцовой и 261 тыс. кв. сажен немощеной дороги. С конца 1920-х годов на смену торцам начала приходить диабазовая брусчатка, занимая в 1927 году 8 % всей площади мостовых. С 1932 года основным материалом стал асфальт. К 1940 году им было замощено 40 % всех мостовых, а к 1990 году – все улицы Ленинграда.

Сейчас в исторической части города стали воссоздавать мостовую, соответствующую духу города. Пешеходные Малая Конюшенная улица и 6-я линия Васильевского острова, реконструированный Литейный проспект – прекрасные тому примеры. Хочется надеяться, что за ними последуют и другие улицы преобразующегося Петербурга.

¹¹ Одна сажень – 2,1336 м.