

## **ОТ СОСТАВИТЕЛЯ**

*Информационно-библиографическое пособие «Тверские мосты» подготовлено отделом краеведческой информации ЦГБ им. А.И. Герцена. Пособие адресовано широкому кругу читателей, интересующихся историей своей малой Родины.*

*Цель библиографического пособия – познакомить читателя с историей тверских мостов, неотделимой от истории города.*

*В работе над пособием использованы краеведческие каталоги и фонды ЦГБ им. А.И. Герцена, ТОУНБ им. А.М. Горького, материалы Тверского государственного архива, материалы Узлового музея тверских железнодорожников, фонды библиотеки станции Тверь; документы, представленные администрацией города Твери.*

*В пособии приведена информация по истории мостов через реки Волга, Тверца, Тьмака, Лазурь, Соминка. Наиболее широко раскрыта история крупных мостов, менее – история мелких пешеходных и автомобильных мостов через р. Соминку.*

*Информация о мостах сопровождается списком использованной литературы, расположенным в хронологическом порядке.*

*Уважаемый читатель! Мы надеемся, что библиографическое пособие «Тверские мосты» поможет вам лучше узнать город Тверь, древний, но вечно молодой.*

*Приносим свою благодарность за оказанную помощь в поиске материалов сотрудникам читального зала Государственного архива Тверской области, директору узлового музея тверских железнодорожников Р.Ф. Дроздовой, краеведу К.В. Литвицкому за консультацию по отдельным вопросам.*

**Библиограф отдела краеведческой информации  
Т.А. Смирнова**

## **ПРЕДИСЛОВИЕ**

*Мосты не просто инженерное искусство,  
Это мысли удивительный полет...*

**Б. Шмаков**

Город Тверь, один из древнейших городов России, расположен на берегах рек: Волги, Тверцы, Тьмаки, Лазури и Соминки. Одним из важнейших элементов благоустройства и архитектурного пейзажа всякого города, расположенного на реке, являются мосты. Эстетика мостов необычайно преображает среду города.

Если судить по дошедшим до нас старинным планам Твери, то к началу XVIII века в городе был лишь мост через ров, окружавший Тверской Кремль, против главных, Владимирских, ворот, да еще деревянный мост через Тьмаку против Тьмацких ворот (там теперь мосты возле обелиска Победы).

Сегодня в городе Твери более трех десятков мостов. Большое и сложное мостовое хозяйство. Каждый мост имеет свою историю. Некоторые из них застали Пушкина, пережили Великую Отечественную войну и стали настоящими памятниками архитектуры. По воспоминаниям старожилов, до Великой Отечественной войны в городском хозяйстве был штат специалистов, такая важная и ответственная должность – смотритель мостов. С тех пор мостов заметно прибавилось, неизмеримо возросли нагрузки на них. А должность смотрителя давно упразднена. Содержание ис-

кусственных сооружений не ведется на должном уровне и значительно отстает от содержания автомобильных дорог. Для своевременного профилактического ремонта мостов требуется специальное оборудование и особые дорогостоящие материалы, которые в области не производятся. Профилактические работы, планово-предупредительные работы и капитальный ремонт мостов практически не ведутся из-за отсутствия финансирования. А пропускная способность улиц, вне зависимости от их состояния, определяется в большей степени состоянием мостов.

В генеральном плане развития Твери (работа над генпланом продолжается, план рассчитан на 20 – 25 лет) предусмотрено строительство еще одного моста через Волгу под условным названием Западный. С левого берега он будет в створе Артиллерийского переуллка с выходом на территорию химбазы. Это очень дорогостоящий проект, его можно реализовать только с помощью областного и федерального бюджетов. На правом берегу Волги мост выйдет на улицу Карла Маркса, Головинский вал. За пределами срока действия генплана - строительство еще одного моста через Волгу, ниже по течению от Восточного моста.



## МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГУ

**Староволжский мост** (старый мост) – авто-



мобильный мост через реку Волгу в городе Твери. Мост пересекает административные границы Заволжского и Центрального районов города, соединяет площади Революции и

Мира. Это один из самых старых мостов в Твери.

Староволжский мост – чудо инженерной техники и признанный символ Твери. Именно он делает облик города узнаваемым. Очень хорошо сказал поэт Давид Самойлов:

***Стройный мост из железа ажурного,  
Застекленный осколками неба лазурного,  
Попробуй, вынь его  
Из неба синего –  
Станет голо и пусто.  
Это и есть искусство.***

У мостов, как и у людей, есть судьбы. По легенде, судьба моста началась с первого наплавного моста через Волгу, построенного при непосредственном участии Петра Первого в 1700 году. Шла война со шведами, нашим войскам потребовалась надежная волжская переправа. Царь выехал из Москвы впереди



*фото 1912 г.*

идущих войск, и сам взялся руководить этими работами. В течение трех часов мост был готов. Это было временное сооружение, опиравшееся на скрепленные между собой небольшие суда. На зиму его разбирали, весной после половодья сооружали заново.

А через двести лет – 8 сентября 1900 года – был открыт и постоянный мост через Волгу, получивший название Староволжский. Отсутствие постоянного моста через Волгу оставалось для Твери больной темой на протяжении всего XIX века. Проект моста был разработан инженером-технологом В. Точинским и инженером-строителем Л. Машеком. Началось сооружение первого постоянного моста через Волгу в 1897 году. Тысячи людей помогали материальными средствами (100 тыс. руб. отпустила казна, 292 тысячи собрали горожане).

Открытие моста явилось важным, долгожданным событием для Твери. Торжественное открытие моста стало настоящим праздником для города. Архиепископ Тверской и Кашинский Дмитрий с крестным ходом проследовал от церкви Вознесения к мосту для его освящения. Оркестр Вольного пожарного Общества исполнил гимн «Коль славен». Ленту, закрывавшую вход на мост, разрезал губернатор, тайный советник князь Н.Д. Голицын. Мост стал не просто сооружением, по которому можно перебраться с одного берега на другой, а своеобразным художественным шедевром. Своими консольными фермами, ажурными формами, изысканный и в то же время простой, он перекликается с цепными висячими мостами Европы.

«Близнец» тверского моста – мост Франца-Иосифа (ныне он называется Сабадшаг) примерно в то же время был построен в Будапеште. Проезд по тверскому мосту сделали бесплатным: содержание его взяли на себя город и губернское земство. К мосту для обслуживания были приставлены слесарь и три постоянных сторожа, для освещения предоставлялось 48 керосиновых фонарей, дважды в год предполагалось проводить полную смену деревянных настилов. При въездах на мост были установлены фонари с художественно выполненным литьем. Длина моста после постройки составляла 215,5 м, ширина проезжей части – 5,7 м, каждого из тротуаров – 2,5 м. В архивах сохранился стенографический отчет заседания Губернского Экономического совещания от 16 июня 1922 года (ГАТО. ФР. 291, оп. 5, ед. хр. 265, л. 9 – 14). Третьим вопросом повестки дня был вопрос о ремонте Волжского моста. Докладывал Новиков. В документе упоминаются даты, когда мост ремонтировался:

- в 1910 г. – частичный ремонт;
- в 1915 г. – 1916 г. также частичный ремонт.

Докладчик подробно описывал состояние моста, тротуарная часть которого не ремонтировалась с 1900 г.: «... осмотрела комиссия и установила, что тротуарная часть изнасилась, настил на проезжей части гнилой, обваливается. На тротуарной части были обвалы моста от тяжести человека или скота. Металлические части моста красились в 1906 г., в 1912 и больше до 1922 года не красились...».

С 1931 по 1956 гг. по мосту проходила трамвайная линия. Староволжский мост – первый металлический консольно-балочный мост в Верхневолжье, служащий для городских нужд.

Староволжский мост благополучно дождался до Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. За два месяца оккупации города Калинина погибли сотни жителей, были разгромлены жилые дома, предприятия, учреждения культуры. Пострадал и символ города – Староволжский мост. В конце 1941 года мост был взорван. Сведения о том, кто взорвал мост, противоречивы. В

одних источниках есть сведения, что немцы при отступлении взорвали, в других источниках – мост пострадал во время бомбежки. По рассказу



*фото 1941 г.*

жителя Твери В.М. Густмана, очевидца вторжения немцев в город, мост взорвали советские солдаты при отступлении. К счастью, пострадал один пролет моста. После освобождения Калинина Староволжский мост был определен как объект, подлежащий восстановлению в первую очередь. Из отчета Исполкома Калининского областного Совета депутатов трудящихся о восстановлении народного хозяйства Калининской области за 1942 – 1947 годы: «... Только в г. Калинин за два месяца своего хозяйничания немецкие варвары взорвали, разрушили и сожгли свыше 70 фабрик... Были выведены из строя трамвай, канализация, водопровод, 3 коммунальных бани, 4 моста, в т.ч.

металлический мост через реку Волгу...» (ГАТО. ФР 2817, оп. 1, ед. хр. 10, л. 6). Из этого же отчета: «За пять лет с 1942 по 1946 г. в жилищно-коммунальное строительство и благоустройство было вложено 105,8 млн. руб.... Эти вложения позволили восстановить, вновь построить и ввести в действие: ... е) восстановить большие городские мосты – три в гор. Калинин...» (ГАТО. ФР 2817, оп. 1, ед. хр. 10, л. 141, 142, 146). В этом же документе отмечено, что в Калинин начато строительство нового моста через Волгу. В архивных документах исполкома Калининского областного Совета депутатов трудящихся сохранилось решение № 34 от 16 января 1942 года «О восстановлении Волжского моста» (ГАТО. ФР 2043, оп. 9, ед.хр. 1, л.123, 124). Согласно этому документу сроки восстановления моста утвердил Военный Совет Калининского фронта. Восстановительные работы выполняли рабочие Вагоностроительного завода, 72-й инженерный батальон. Лесом, пиломатериалами обязали снабжать Облместтоп; болты, штыри и др. арматуру поставлял Облпромсовет. Краны, ручные лебедки предоставлял Облкалининстрой. Медновский район должен был предоставить 100 подвод, Кушалинский район – 100 подвод, Оршинский район – 50 подвод. Обсуждался вопрос о сохранении движения по мосту во время ремонта: «Мост мы разделим пополам. Одна половина будет разбираться, а по другой можно будет ездить».

В начале 1942 года Староволжский мост был временно восстановлен, и по нему возобновилось движение пешеходов и трамваев. Причем трамвай



использовался не только для пассажирских перевозок, но и для доставки стройматериалов, топлива, продуктов питания.

В 1946 – 1947 гг. мост был восстановлен полностью.

В 1959 году мост освидетельствовали специалисты кафедры «Мосты и тоннели» Саратовского автодорожного института, о чем было составлено техническое заключение. Это подтверждают архивные документы, сохранившиеся в Государственном архиве Тверской области (ГАТО. ФР 1199, оп. 1, ед. хр. 622, л. 27). В техническом заключении приводится описание состояния моста на тот момент: в кладке тела устоев, кладке свода, по проезжей части моста и тротуарам, по главным фермам и связям пролетных строений имеются продольные трещины шириной до 1,5 – 2,0 см. Отмечается, что мост был обследован мостоиспытательной станцией Московского автодорожного института в 1937 году, в 1942 году временно восстановлен, в 1945 году восстановленная часть моста была освидетельствована. Затем мост был капитально отремонтирован. По заключению комиссии «существующее состояние моста обеспечивает пропуск грузовиков по схемам: колесной – Н-10, гусеничной – НГ-60».

В 1972 году на Театральной площади поставили памятник А.С. Пушкину. Для законченности композиции чего-то не хватало. И было принято решение чугунные фонари от Староволжского моста перенести к памятнику.

К 1980 году мост уже не отвечал требованиям времени ни грузоподъемностью, ни пропускной способностью. В 1982 - 1985 гг. Староволжский мост реконструировали по проекту Г.М. Янковского и В.А. Тарнаруцкого. Были установлены новые несущие конструкции пролетных строений, деревянное покрытие заменено асфальтобетонным, проезжая часть расширена до 9 м, обновлены фермы, сооружены береговые подземные переходы. По информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 по состоянию на 2002 год габариты моста следующие: длина – 220,9 м, ширина проезжей части - 9,0 м, ширина каждого тротуара – 2,25 м. Именно таким тверитяне и гости города видят Староволжский мост сейчас.

В 2010 году Староволжскому мосту исполняется 110 лет. За всю свою историю внешние очертания моста в основном сохранились, но, по мнению специалистов, в значительной степени утрачены его прежние инженерные достоинства. Сегодня Староволжский мост открыт для пешеходов, автомобильного транспорта и троллейбусов. Конструкция моста позволяет выдержать любую современную нагрузку.

**Бетонный новый мост** соединяет правобережную часть города с Заволжьем в районе Тверского и Комсомольского проспектов. Сооружен в 1953 – 1956 гг. по проекту института Лентрансмостпроект. В соответствии с информацией Департамента архи-

тектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 габариты моста следующие: длина – 337,2 м, ширина – 19,6 м, в т.ч. ширина проезжей части – 13,6



м (включая трамвайное полотно 6,6 м), ширина тротуаров – 3,0 м каждый; высота – 16,36 м. Новый мост (так его стали называть горожане), металлический арочный на каменных опорах, предназначен для автомобильного, пешеходного и трамвайного движения.

Интересна история Нового моста. Этот мост изготавливался в Петербурге как мост через Неву по проекту почетного члена Петербургской Академии наук С.В. Кербедза в 1842 – 1850 гг. Это был первый постоянный мост через Неву. Мост имел несколько названий: Благовещенский, Николаевский, а после Октябрьской революции 1917 года – имени лейтенанта П.П. Шмидта. Незадолго до Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. ленинградцы обновляли мост: его старые конструкции демонтировали, заменили на новые. А старые конструкции были разобраны и хранились для последующего использования. В блокаду их использовали в качестве уличных баррикад.

Проектирование нового моста через Волгу началось еще до войны. В архивах исполкома Калининского областного Совета депутатов трудящихся обнаружено решение совместного заседания исполкомов Калининского областного и городского Советов депутатов трудящихся от 14 июня 1941 года «О

строительстве моста в г. Калининe через р. Волгу»: «В соответствии с распоряжением Совнаркома РСФСР от 4 апреля 1941 г. за № 413606 исполкомы областного и городского Советов депутатов трудящихся, рассмотрев проектное задание моста через р. Волгу в г. Калининe, составленное Ленинградской конторой «Лентранс-мостпроект», с использованием частей чугунных пролетных строений, бывших на мосту им. Лейтенанта Шмидта в г. Ленинграде, - решили:

1. Одобрить в основном первый вариант проектного задания на приспособление моста в г. Калининe по схеме 39,10+44,0+38,10+32,614 со средним разводным пролетом вертикально-подъемной системы, как дающий наименьший расход металла: 1.385 тонн против расхода его по второму варианту – 2.240 тонн.
2. В целях удешевления стоимости считать возможным увеличить время разводки моста с одной минуты до 4 – 5 минут.
3. При составлении технического проекта моста принять архитектурное решение башен в облегченной форме.
4. Представить проектное задание на согласование в НККХ РСФСР для последующего совместного представления на утверждение его в СНК РСФСР».

Подписали этот документ председатель исполнительного комитета области А. Староторжский и председатель исполкома Калининского горсовета В. Горбунова.

Старые чугунные конструкции моста имени лейтенанта П.П. Шмидта оченьгодились, ленинградцы передали их городу Калинину вскоре после освобождения города от оккупантов. В 1953 – 1956 гг. мост был смонтирован, но в уменьшенном виде: вместо семи пролетов использовали только пять. Недостающих деталей для нового моста изготовили 340 тонн. Подготовительная работа продолжалась несколько лет. В строительстве моста приняли участие металлурги Магнитогорска, кровельное железо поступало из Москвы, песок – из Старицы, гравий – из Вышневолоцкого района, решетки ограждения отливали на Калининском механическом заводе. Пятикилограммовые болты и двухкилограммовые гайки делали на Калининском вагоностроительном заводе.

Горожане с нетерпением ждали, когда откроется новый мост. В 1956 году 20 сентября на мосту зажглись огни, а к началу зимы его пустили в эксплуатацию. Конечно, мост в Калинин (Твери) отличался от этого же моста в Ленинграде. Мост в Ленинграде имел разводную часть, на въезде была часовня во имя святителя Николая Чудотворца. Мост украшали чугунные фонари и ажурные решетки. После демонтажа чугунные решетки были перевезены в Калинин, фонари тоже меняли «место жительства» - они были установлены на Марсовом поле в Ленинграде.

В настоящее время Новый мост испытывает огромные нагрузки, т.к. на этот мост приходится основной поток городского транспорта. На его состояние очень серьезно сказывается тряска,

вызываемая движением трамваев. Мост долгое время довольно стойко переносил нагрузки, а сегодня на нем видны явные признаки разрушения: образуются заметные трещины.

Почти 60 лет он служит горожанам, это тоже наша история.

**Восточный мост** – автомобильный мост через реку Волгу. Находится в черте города, является частью улицы Маяковского. Мост соединяет улицы Вагжанова и Туполева. В соответствии с информацией Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 габариты моста следующие: длина моста - 443,1 м, ширина проезжей части - 23,5 м, ширина каждого тротуара - 2,6 м. Балочный железобетонный мост, состоящий из пяти неразрезных пролетов, в современной классификации считается уникальным объектом: четыре полосы для движения автотранспорта и трамвайное полотно. В настоящее время трамвайное движение по Восточному мосту не производится. Движение грузового автотранспорта ограничено.



В архивах ГАТО сохранились документы Калининского облисполкома, касающиеся начала проектирования Восточного моста. Распоряжением исполкома Калининского облсовета № 456 от 2 июля 1969 года утверждается «представленное отделом по

делам строительства и архитектуры техническое архитектурно-планировочное задание на проектирование Восточного моста через реку Волгу в городе Калинин с предмостными транспортными развязками, согласно приложению...». В приложении к распоряжению говорится: «... Местоположение моста – ось мостового перехода проложить от пл. Гагарина на правом берегу до пересечения ул. Саватьевская ветка и Маяковского - на левом берегу. Мост запроектировать из долговечных материалов...». Начало строительства моста – 1976 год. Мост сдали в эксплуатацию в ноябре 1981 года. По оценкам специалистов - Восточный мост самый большой в Твери. Проект разработан институтом «Ленгипротрансмост» (руководитель проекта – архитектор В.М. Алексеенко), строительство осуществлял - Мостоотряд № 19 Мостостроя № 6.

Как раз в то время советские конструкторы разработали новую типовую конструкцию – так называемый «шашлычный» мост. Новая конструкция позволяла значительно экономить при строительстве, имела ряд технологических преимуществ. Разработчики получили за нее премию Совета Министров СССР. И по всему Советскому Союзу началось строительство «шашлычных» мостов. Всего их было построено около шестидесяти, в том числе три – в Калининской (Тверской) области: Кимрский мост, Восточный мост в Твери и мост через реку Шошу на трассе Москва – Санкт-Петербург. Потом оказалось, что большинство подобных мостов имеют одни и те же типы дефектов и быстро приходят в негодность. Со временем почти все

«шашлычные» мосты оказались в аварийном состоянии. Некоторые из них отремонтировали, например, Строгинский мост в Москве или мост через р. Шошу в Тверской области. Другие уже разрушены: мост в Вологде упал ночью, и только поэтому там обошлось без человеческих жертв.

Восточный мост является кратчайшим путем, соединяющим отрезок Москва – Тверь федеральной трассы Е-105 «Россия» с дорогами регионального значения: Тверь – Бежецк (и далее на Весьегонск, Максатиху, Удомлю), Тверь – Кашин – Калязин – Углич, Тверь – Кимры.

В настоящее время Восточный мост находится в ситуации, близкой к аварийной. Движение по нему существенно ограничено для большегрузного транспорта. Недостатки проекта привели к возникновению дефектов, резко снизивших грузоподъемность моста. Реконструкцию моста, по сообщению пресс-службы администрации Тверской области, планировали начать в середине 2010 года. По предварительным оценкам стоимость реконструкции моста составит от 0,5 до 1,5 млрд. рублей. Начиная с 2005 года, рассматривалось несколько стратегий реконструкции моста – от усиления существующих конструкций до полной замены железобетонных пролетов на металлические. При втором варианте увеличится судоходный пролет моста со 120 до 140 метров, что обойдется бюджету в 4 - 5 млрд. руб. Остановились на первом варианте. Проект реконструкции был выполнен ОАО «Трансмост». При проведении экспертизы проекта Главгос-



экспертиза сделала около 70 замечаний. Снять эти замечания городской администрации оказалось не под силу. Проект затормозился. Чтобы на реконструкцию моста привлечь средства из бюджета Тверской области, в конце 2009 года была достигнута договоренность о передаче Восточного моста в региональную собственность. После устранения всех замечаний экспертов проектная документация снова должна пройти государственную экспертизу. При оптимальном развитии событий проект реконструкции Восточного моста выставят на подрядные торги только в конце 2010 года, а сама реконструкция начнется в 2011 году.

**Мигаловский мост** – автомобильный мост через реку Волга на 175 км автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, в северо-западной части Тверской окружной дороги. Мост находится в черте города Твери, пересекает административные границы Заволжского и Пролетарского районов. Мигаловский мост был сооружен в 1961 году как часть окружной дороги (в объезд центра Твери), соединившей автодороги на Москву, Санкт-Петербург, Ржев, Волоколамск и Тургиново.



*фото 2010 г.*

Мост неоднократно реконструировался. Одна из реконструкций в 1989 году чуть не закончилась трагедией. Вот как об этом рассказывает Заслуженный строитель РФ, знатный мостостроитель Роберт Шнейдер:

«В связи с тем, что проходящим транспортом были повреждены раскосы, их решили менять. Надо было заменить семь раскосов. Обошлось без нашего участия (ОАО «Мостоотряд № 19»), работы выполняла организация дорожного министерства. Поочередно снимали старые раскосы, ставили временные, заменяли на новые. Контроля настоящего, видимо, не было. На последнем, седьмом, раскосе все и случилось. Старый сняли, поставили временный, а основной не успели. Пролетное строение обрушилось. На мосту в том момент находились автокран, компрессор и четверо рабочих. Все оказались в реке. Слава Богу, обошлось без жертв. Мост восстанавливали ростовчане. Пролетные строения убрали, поставили цельные, по всей длине неразрезные металлические балки». После этого случая работы перешли практически в авральный режим, и к 15 ноября реконструкция моста была закончена. Для транзитного транспорта в 200-х м к западу у деревни Рябеево был сооружен временный понтонный мост. Больше ремонтные работы на мосту не проводились.

За время существования Мигаловского моста транспортный поток увеличился в несколько раз: в конце 80-х годов XX века по мосту проходило до 10 тысяч машин в сутки, а сейчас этот показатель вырос более чем втрое. Мост перестал справляться с возросшим потоком транзитного транспорта, на подъезде к нему образуются «пробки». Кроме того, движению мешает перекресток Тверской окружной дороги и проспекта 50 лет Октября со светофором.

В связи с увеличением транспортного потока на окружной дороге и износом железобетонных конструкций мост нуждается в реконструкции. Проект реконструкции моста предусматривает расширение дорожного полотна с 2-х до 3-х полос. Окончание работ по реконструкции намечено, согласно проекту, на 2010 год. Кроме того, планируется строительство нового моста в паре метров от существующего. Он будет держаться на четырех массивных опорах (две на берегу, две – над водой). Планируется сделать трехполосный мостовой переход и две наземные развязки: на пересечении с проспектом 50 Октября и в районе деревни Черкассy. Планируется, что после завершения всех работ по одному из мостов автомобили пойдут только в сторону Москвы, а по другому – только в сторону Санкт-Петербурга.

### **Тверской железнодорожный мост.** К

началу постройки железнодорожных мостов между Петербургом и Москвой Россия имела значительный опыт в строительстве мостов. Однако опыт русских мостостроителей остался неизвестным из-за игнорирования крепостническим правительством достижений отечественной техники. Большие железнодорожные мосты (к ним относился Тверской железнодорожный мост через реку Волгу) проектировал молодой талантливый инженер, воспитанник Петербургского



отечественной техники. Большие железнодорожные мосты (к ним относился Тверской железнодорожный мост через реку Волгу) проектировал молодой талантливый инженер, воспитанник Петербургского

института Корпуса инженеров путей сообщения Дмитрий Иванович Журавский. В то время в Америке и Европе применялись раскосные фермы американского инженера Гау. Д.И. Журавский установил, что такие фермы незаслуженно называют американскими. За несколько лет до Гау русский самоучка-механик И.П. Кулибин изобрел эту систему. Д.И. Журавский впервые в мире изучил «игру сил» в раскосных фермах и разработал научную теорию их расчета. За свою работу о мостах раскосной системы, представляющую собой классическое произведение по мостостроению, Д.И. Журавский получил Демидовскую премию Академии наук.

Мост был построен через реку Волга в 1850 году одновременно с железной дорогой Москва – Петербург. Первоначально мост был деревянным на каменных устоях и деревянно-каменных быках. У быков каменной была только широкая подводная часть и некоторая часть, возвышающаяся над водой. Верхняя часть быков строилась деревянной, решетчатой, обшитой листовым железом. Все подводные работы выполнялись с помощью так называемого воздушного колокола. Устои и нижние части быков облицовывались гранитом или кирпичом. Деревянные части мостовых ферм готовились из лучшей сосны, пропитанной особым составом, предохраняющим от гниения. Мост оказался долго-



*фото 1903 г.*

вечным. Только тридцать лет спустя все мосты на Николаевской железной дороге были заменены на металлические.

В Твери пролетные строения железнодорожного моста были полностью заменены в 1888 году. Проект нового металлического моста через реку Волгу разработали русские инженеры во главе с выдающимся инженером, профессором Петербургского института инженеров путей сообщения Николаем Аполлоновичем Белелюбским. Каменные устои и деревянно-каменные быки заменили на каменные. В первых металлических мостах, построенных за рубежом, в частности, в Америке, иностранные инженеры повторяли вместе с рисунком деревянной фермы все её слабые стороны: непомерно частую решетку, гибкие раскосы из полосового железа и т.д. Металлические фермы, построенные по образцу деревянных, получались тяжелыми и слабыми по конструкции. В результате этого в 1881 году в Америке обрушились 44 моста, а с 1880 по 1900 гг. – 102 моста.

Инженер и ученый Н.А. Белелюбский впервые в проекте моста использовал фермы новой конструкции – с ромбической решеткой. Эта ферма имела две перекрещивающиеся системы раскосов и всего одну стойку в середине пролета, обеспечивающую неизменяемость системы.

Тогда его проект подвергся сомнению. Чиновники из технического комитета, благоговевшие перед иностранной техникой, отклонили отечественную конструкцию. Но через несколько лет немецкая фирма

Диц заимствовала идею Н.А. Белелюбского и предложила ее в качестве «новинки». Тогда тот же технический комитет признал новую конструкцию фермы вполне приемлемой. И ее стали применять в России.

По инициативе Н.А. Белелюбского с 1884 года в мостостроении стали применять листовое железо. Замена деревянных мостов на всей железной дороге Петербург – Москва производилась с 1871 по 1893 гг.

За последующие 120 с лишним лет этот мост несколько раз подвергался реконструкции – полностью меняли фермы. По мосту проходит железная дорога Санкт-Петербург – Москва на прогоне Дорошиха – Пролетарская.

### **Литература:**

- ◆ Августынюк, А., Гвоздев, М. Первая магистраль. – Л., 1951.
- ◆ Воробьев, М. Годы... - 1957. – С. 298 – 299.
- ◆ Юрасов, В. Стоит над Волгой невиский мост // Калининская правда. – 1972. – 30 января. – С. 4.
- ◆ Мосты // Улицы города Калинина. – М., 1978. – С. 155, 156, 157.
- ◆ Тараненко, Д. И поднялся мост над Волгой // Калининская правда. – 1981. – 7 ноября. – С. 1, 4.
- ◆ Бунин, М.С. Мосты Ленинграда. – Л., 1986.
- ◆ Поднимали из руин // Город Калинин : очерк-путеводитель. – М., 1989. – С. 121.

- ◆ Там, где были пустыри // Город Калинин: очерк-путеводитель. – М., 1989. – С. 131.
- ◆ Староволжский мост // Тверская область : энциклопедический справочник. – Тверь, 1994. – С. 245, 246.
- ◆ Бетонный новый мост // Тверская область : энциклопедический справочник. – Тверь, 1994. – С. 54, 281.
- ◆ Восточный мост // Тверская область : энциклопедический справочник. – Тверь, 1994. – С. 76.
- ◆ Тверь // Тверская область : энциклопедический справочник. – Тверь, 1994. – С. 279.
- ◆ Финкельштейн, В. Летопись Твери. – Тверь, 1996.
- ◆ Староволжский мост в Твери // Тверские памятные даты на 2000 год. – Тверь, 1999. – С. 42, 43.
- ◆ Князев, Е. Мост х 2 // Вече Твери. - 2004. – 30 июня. – С. 5.
- ◆ «Старый» волжский мост // Путеводитель по Твери. – М., 2005. – С. 19, 20.
- ◆ Новый мост // Путеводитель по Твери. – М., 2005. – С. 90 – 93.
- ◆ «Старый» волжский мост // Тверская область : путеводитель. – Тверь, 2005. – С. 16, 17.
- ◆ Новый мост // Тверская область : путеводитель. – Тверь, 2005. – С. 59 – 60.
- ◆ Маркова, Т. Махнем через мост! // Горожанин. - Тверь. – 2005. - № 236 (21 декабря). – С. 5.
- ◆ Мосты и путепроводы // Улицы города Твери : информационно-справочное издание. – Тверь, 2006. – С. 205, 206 – 208.
- ◆ Праздник ненужного юбиляра // Муниципальные вести. – 2006. - № 52. – С. 6.

- ◆ Царьков, А. Седьмой генеральный // Тверские ведомости. – 2006. - № 42. – С. 6.
- ◆ Как Петр Первый в Твери мост построил // Всем Миром. – 2007. - № 188. – С. 4.
- ◆ У Твери будет новый генплан // Реноме. Тверской регион. – 2007. - № 1. – С. 25.
- ◆ Маклакова, В. Состарившийся Новый мост // Тверская Жизнь. – 2007. – 21 июля. – С. 1.
- ◆ Байрамян, А. Взять Восточный // Тверская Жизнь. – 2007. – 21 июля. – С. 2.
- ◆ Маклакова, В. Состояние Нового моста не вызывает опасений // Тверская Жизнь. – 2007. – 27 июля. – С. 1.
- ◆ Давыдов, Д. «Западный» мост и новая жизнь тверских дорог // Караван+Я (Тверь). – 2007. – 22 авг. – С. 12.
- ◆ Куртанова, Е. Приключения моста лейтенанта Шмидта // Караван+Я. – 2007. - № 28. – С. 13.
- ◆ Макарова, И. Мигаловский мост: скорее жив, чем мертв // Тверская Жизнь. 2008. – 22 мая. – С. 2.
- ◆ Мунина, Е. Войной сожженные мосты // Караван+Я. – 2008. - № 50. – С. 13.
- ◆ Шимин, Е. Владимир Куликов. Новый генплан Твери – всерьез и надолго // Вече Твери. – 2008. – 27 июня. – С. 4, 5.
- ◆ От наплавного – к железному: как в городе появились мосты // Аргументы и факты в Твери. – 2010. - № 8. – С. 15.
- ◆ Иванова, С. Реконструкция Восточного моста откладывается на год // Тверские ведомости. – 2010. - № 10. – С. 2.



♦ Серикова, Н. Зачем тратить больше? // Афанасий биржа. – 2010. - № 11. – С. 5.

### **Документы управления архитектуры и градостроительства Администрации города Твери:**

♦ Перечень основных и искусственных сооружений в г. Калинин на 1.01.1984 г. : табл. № 2 // Пояснительная записка генерального плана города Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации города Твери. – [Калинин, 1984].

♦ Технические характеристики искусственных сооружений в г. Твери : таблица // Проектная схема улично-дорожной сети г. Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации г. Твери. – [Тверь, 2002].

### **Материалы Государственного архива Тверской области (ГАТО):**

♦ ГАТО. ФР. 2043 : Решение исполкомов Калининского областного и городского Советов депутатов трудящихся от 14 июня 1941 года о строительстве моста в г. Калинин через р. Волгу. - Оп. 8. - Ед. хр. 1. - Л. 151.

♦ ГАТО. ФР. 2817 : Отчет о восстановлении народного хозяйства Калининской области за 1942 -1947 годы. - Оп. 1. - Ед. хр. 10. - Л. 6, 141, 142, 146.

♦ ГАТО. ФР. 2043 : Решение № 34 исполкома Калининского областного Совета депутатов трудящихся от 16 января 1942 года. - Оп. 9. - Ед. хр. 1. – Л. 123, 124.

- ◆ ГАТО. ФР. 291 : Стенографический отчет заседания Губернского Экономического совещания от июня 1942 года. - Оп. 5. - Ед. хр. 265. - Л. 9 – 14.
- ◆ ГАТО. ФР. 1199 : Техническое заключение комиссии кафедры «Мосты и тоннели» Саратовского автодорожного института об испытании моста через реку Волгу от 2 сентября 1959 г. – Оп. 1. - Ед. хр. 622. – Л. 27.
- ◆ ГАТО. ФР. 2043 : Распоряжения исполкома Калининского облсовета от 16 июня 1969 г. с № 411 по № 480 и материалы к ним. - Оп. 14. - Ед. хр. 2137. - Л. 270, 272 – 281.

## МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ ТВЕРЦУ

**Тверецкий мост.** В Заволжской части города, недалеко от устья реки Тверцы, расположен Тверецкий мост. Он соединяет улицу Горького с Затверечьем в районе улицы Академика Туполева и Пожарной площади. Длина моста 143



метра. До этого жители Затверечья пользовались временным наплавным мостом, который во время половодья разрушался, и порой по несколько недель Затверечье оставалось отрезанным от остальной Твери. В ГАТО сохранились документы, подтверждающие факт срыва моста (ФР. 842, оп. 1, ед. хр. 21). В протоколах заседания губернской комиссии отмечен такой факт: «8 ноября 1922 года Тверецкий наплавной мост был сорван скоплением дров и льда на берегу Тверцы в

связи с непринятием своевременных мер Тверлесом по охране дров. Об этом факте было сообщено в Правление Тверлеса заведующим Тверским губгоркоммуноотделом 20 января 1923 года. А также составлен акт о том, что... 1922 года ноября 8-го дня мы нижеподписавшиеся... о нижеследующем:

½ час вечера скоплением дров и льда сорван Тверецкий мост, причем одна половина его снесена на расстояние 300 саж., другая получила значительный сдвиг от оси моста от громадного давления дров и льда, получили повреждения сваи». Подписали этот документ инженер губгоркоммуноотдела Крестников, сторож Тверецкого моста Лошкарев, десятник Ноженников.

В зимнее время жители Затверечья переправлялись через Тверцу по льду. О необходимости строительства моста через Тверцу начали говорить еще в 1918 году. В 1926 году Тверской городской совет рабочих и красноармейских депутатов (горсовет) рассмотрел «Дело о постройке постоянного моста через реку Тверцу в г. Твери» (ГАТО. ФР. 640, оп. 1, ед. хр. 206). В этом документе собраны материалы на 50 листах по обсуждению постройки моста через Тверцу. Из архивных документов видно, что еще в 1920 году проект моста рассматривался в Управлении шоссежных, грунтовых, узкоколейных дорог и военно-дорожных работ. В журнале технического совещания от 10 марта 1920 года за № 8124 отмечена повестка совещания: «Рассмотрение эскизных проектов постоянного моста через р. Тверцу в г. Твери, составленных проф. Г.П. Передерием. Докладывал инж. Точиский». В этом же

документе говорится, что использованы «...некоторые материалы, относящиеся к эскизному проекту того же моста, составленные в 1901 г. проф. Кривошеиным по заказу С.-Петербургского Округа путей сообщений...». Видимо, уже в самом начале 20 века возникла необходимость постройки постоянного моста. На техническом совещании рассматривались четыре варианта мостов из различных материалов и с разными затратами:

- 1 – каменный арочный мост в 4 пролета;
- 2 – железобетонный арочный мост в 4 пролета;
- 3 – железобетонный арочный мост в 4 пролета;
- 4 – железобетонный арочный мост в 3 пролета.

Из указанной в архивных материалах сравнительной таблицы затрат видно, что самый дорогой мост – 1 вариант. «...Стоимость по ценам мирного времени 488.000 руб....». На этом совещании был одобрен 1 вариант моста, имеющего следующие параметры:

- отверстия – 128
- число пролетов – 4
- пролеты в метрах – 27,4 – 36,6 – 36,6 – 27,4
- высота моста на устье – 16,13
- высота моста посередине – 17,36
- длина моста в метрах – 164
- высота провета под мостом – 10,05
- толщина быков – 3,5 м.

В этом же документе приведены «Сведения о горизонте воды в реке Тверце по Тверецкому водомеру В ГОР 7 ТВЕР П и о размере плавающих по Р7 Тверце УНЖАКОВ с 1877 по 1902 год».

В ноябре 1925 года городской инженер П.Ф. Богомолов пишет докладную записку по проекту постройки постоянного моста через р. Тверцу в г. Твери: «...Существующей конструкции наплавный мост через р. Тверцу в г. Твери впервые был выстроен и наведен ведомством Путей Сообщения в 1844 г. До этого истари через р. Тверцу была паромная переправа...».

Место расположения моста определяла комиссия в составе губинженера В.И. Назарина, заведующего п/отделом благоустройства Губкоммунхоза Г.Н. Фролова, старшего городского инженера П.Ф. Богомолова, техника п/отдела благоустройства М.В. Лошкарева, десятника Тверецкого моста И.И. Ножевникова, представителей Заволжских жителей по берегу р. Тверцы Ф.А. Ждановского и Аваева. Был составлен акт от 22 февраля, где «... комиссия постановила, в выборе места для постройки постоянного моста через р. Тверцу в Твери, остановиться, как на наиболее удобном, на пункте р. Тверцы, находящемся между Пожарным переулком и ул. Шевченко Заволжья...».

В 1926 году председатель Тверского губернского исполкома Алексеев обращается в Совет народных комиссаров РСФСР с обоснованием необходимости постройки моста через Тверцу: «... Вопрос о постройке Тверецкого моста стоит на очереди с 1897 года... В настоящее время для разрешения этого наболевшего вопроса складывается наиболее благоприятная обстановка, в связи со сменой железных ферм на

Тверецком железнодорожном мосту Октябрьской дороги и возможностью использовать их для моста в г. Твери под обыкновенную дорогу... О переуступке этих ферм Тверской Губисполком получил согласие Управления Октябрьской жел. дороги и Центрального Управления жел. дороги НКПС, по цене 1 руб. за пуд металла...». Из выписки из протокола № 1 от 8 января 1926 г. заседания Президиума Тверского городского Совета рабочих и красноармейских депутатов: «Слушали:

1. О постройке Тверецкого моста. Докладчик тов. Богомолов...

Постановили:

1. К постройке Тверецкого моста приступить в течение 1926 года, тип моста признать желательным железного на каменных опорах...».

Однако осуществить проект не смогли, слишком тяжелое было время. И только в 1931 году первый постоянно действующий мост через Тверцу был построен. Проект выполнил тверской инженер Петр Фаддеевич Богомолов. Это был очень известный в Твери человек. Начиная с 1910 года, под его руководством в Твери осуществлялись проектирование, строительство и реконструкция жилых домов, бань, трамвайных путей, водопровода и канализации. Планировалось, что по Тверецкому мосту в скором времени должны пойти трамваи. Для строительства моста не хватало средств, поэтому в банке был открыт специальный благотворительный счет. В сборе средств участвовали и организации, и отдельные граждане. При обсуждении

проекта были высказаны предложения с целью удешевления проекта строить мост деревянным. Однако П.Ф. Богомолов настоял на строительстве металлического моста на каменных опорах.

Мост должны были открыть до начала ледохода 1931 года. Некоторые специалисты осуждали проект П.Ф. Боголюбова за то, что он строит слишком высокий мост, это повлекло за собой удорожание строительства. Но уже паводок 1931 года, вызвавший стремительный подъем уровня воды в Тверце выше нормы на 10,4 метра, подтвердил верный расчет инженера-мостостроителя. Вешние воды, почти вплотную подступившие к фермам моста, не угрожали ему. Однако инженера Богомолова обвиняли в «неоправданных» расходах, даже увязывали все с «враждебной деятельностью». Постоянные комиссии, расследования и т.п. подорвали здоровье П.Ф. Богомолова. Спустя два месяца после пуска Тверецкого моста 25 июня 1931 года в возрасте 53 лет П.Ф. Богомолов скончался. Похоронен на Волынском кладбище. Наводнение 1947 года, когда уровень воды в Тверце поднялся до 12 метров, еще раз подтвердило правильность расчетов инженера: запроектированные по высоте «быки», упоры и дамбы не были затоплены. Тверецкий мост выстоял. В 1931 году по Тверецкому мосту пошли трамваи: трамвайная ширококолейная (1524 мм) линия Вагон-завод – Пожарная площадь.

В начале Великой Отечественной войны во время боев за Калинин в октябре 1941 года передовой отряд одной из частей 1-й немецкой танковой армии

попытался развить наступление в направлении Бежецка. Тверецкий мост немцы рассчитывали взять с ходу и быстро прорваться к шоссе. Расчет орудия сержанта Епанчи на предмостовой территории создали артиллерийскую засаду. Для этого был использован двор одного из цехов Калининского пивоваренного завода. Когда немцы попытались прорваться на Пожарную площадь, артиллеристы сержанта Епанчи подбили и сожгли на Тверецком мосту четыре танка, две грузовые автомашины и одно орудие фашистов. На мосту образовалась пробка, путь в тыл нашим войскам и в обход Москвы с севера был перекрыт. За все время боев за город Калинин мост не был разрушен.

В 1969 году мост реконструировали, расширили и проложили вторую нитку трамвайных путей. Мост был закрыт с июня 1968 года по март 1969 года. Это подтверждается архивными документам. Решением № 78 исполкома Калининского городского Совета депутатов трудящихся от 31 марта 1969 года реконструированный мост через реку Тверцу был принят в эксплуатацию. Движение автотранспорта и пешеходов на время реконструкции проезжей части моста было перенесено на временный объездной мост. После реконструкции проезжей части ширина моста составила 13,8 м – 14,0 м (включая ширину трамвайного полотна – 6,6 м) и рассчитана на пропуск 2-х полос автотранспорта и 2-х линий трамвайного движения. Для пешеходного движения предусмотрены двухсторонние тротуары шириной 1,5 м каждый. Во время реконструкции проезжей части были заменены все



поперечные балки между фермами моста. Расширение проезжей части моста было произведено путем постановки пакетов уширения. Все поперечные балки (105 шт.) изготовлены Калининским вагоностроительным заводом, пакеты уширения – Калининским экскаваторным заводом и управлением «Мосспецэнергомонтаж». По смонтированным металлическим конструкциям проезжей части моста была уложена монолитная железобетонная плита. Покрытие асфальтобетонное. Реконструкцию осуществлял Мостоотряд № 19. Испытания моста произведено 30 марта 1969 года сотрудниками кафедры «Мосты» Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта. Полная сметная стоимость реконструкции - 468,5 тыс. руб. Трамвайное движение по мосту открыли 1 апреля 1969 года, а автотранспорта и пешеходов – 3 апреля 1969 года. Решением № 78-1 от 31 марта 1969 года семь работников Мостоотряда № 19, решением № 78-2 семь работников института «Гипрокоммундортранс» были награждены почетными грамотами исполкома Калининского городского Совета депутатов трудящихся.

В декабре 1998 года ОАО «Мостоотряд № 19» приступило к очередной реконструкции. Проектировал реконструкцию моста московский институт «Коммундортранс». Когда вскрыли пешеходную дорожку, металл под ней был похож на бумагу – тонок и ненадежен. Многие фермы моста были прострелены танками, изрешечены осколками артиллерийских снарядов в Великую Отечественную войну, изъедены коррозией. Ходить по такому мосту, а тем более использовать как

транспортную магистраль стало небезопасно. От старого моста после реконструкции остались только речные опоры, даже устои на правом и левом берегах были переделаны. По сути дела это был новый мост, хотя той же конфигурации. Мост до реконструкции не справлялся с транспортной нагрузкой, морально устарел, то есть его габариты – ширина пешеходной и проезжей части – не отвечали современным требованиям. После реконструкции мост стал шире на пять метров, тротуары с полутора метров расширили до двух метров двадцати пяти сантиметров. Перила и барьерные ограждения моста сделали оцинкованными, что удешевило его эксплуатацию. Опоры моста тоже ремонтировали – снимали четыре камня, потом наращивали. За счет этого мост стал выше на пятьдесят сантиметров. Вес изготовленных металлоконструкций на замену старых пролетных строений составил 1254 тонны. Изготовил конструкции завод № 50 в г. Ярославле - филиал ОАО «Мостостройиндустрия». Фермы моста скреплены высокопрочными болтами и сваркой, рассчитаны на транспорт грузоподъемностью восемьдесят тонн. При реконструкции моста использовались самые лучшие отечественные материалы, немецкая изоляция и английские деформационные швы. Как заверяют специалисты, по нормативам, заложенным при проектировании, такой мост прослужит сто лет.

Тверецкий мост после реконструкции сдан в эксплуатацию в 2000 году. Мост используется для автомобильного, трамвайного и пешеходного движения.

Тверские краеведы, в частности Б.Н. Ротермель, выступили с предложением присвоить Тверецкому мосту имя инженера П.Ф. Богомолова.

**Новый мост через реку Тверцу** построен в

1980 году в 880 метрах выше Тверецкого моста в створе улицы Красина. В октябре 1980 года рабочая комиссия приняла новый мост. Его длина 172 метра, ширина 25 метров, высота 13,5 метров



*фото 2010 г.*

над уровнем воды. Мост был рассчитан на четырехрядное автомобильное и двухрядное трамвайное движение. Мост покоится на пяти железобетонных опорах: двух береговых и трех - речных. Строительство моста осуществляли трест «Калининдорстрой» и Мостоотряд № 19., бригады О.А. Михайловского и Е.С. Ильина. По оценкам специалистов, запас прочности у моста достаточный. По информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. 14 и от 09.06.2010 г. № 19 габариты моста следующие: длина – 163,9 – 175,0 м, ширина проезжей части 22,6 м (включая трамвайное полотно шириной 6,6 м), ширина каждого тротуара 1,5 м.

Предполагалось, что мост через Тверцу, после пуска в эксплуатацию Восточного моста, станет частью новой городской магистрали, которая должна протянуться от площади Гагарина в Затверечье, далее по улице Маяковского, Третьяковскому переулку и через

Тверцу к Обозному переулку Заволжья. Далее магистраль должна пройти по улице Красина к Горбатовому мосту. Транзитный транспорт,двигающийся в московском, ленинградском и бежецком направлениях, двигаясь по такому маршруту, сможет миновать наиболее оживленную центральную часть города. Уменьшится шум в городе, увеличится скорость трамваев и троллейбусов.

В настоящее время через новый мост осуществляется только автомобильное и пешеходное движение. Там, где должны быть трамвайные пути, разбит газон. Из-за аварийного состояния Восточного моста через Волгу транзитный транспорт идет по окружной дороге.

### **Литература:**

- ◆ Цуккерман, В. Волжские мосты // Калининская правда. – 1972. – 2 апр. – С. 4.
- ◆ Мосты // Улицы города Калинина. – М., 1978. – С. 157.
- ◆ Сидоров, Ю. Мост через Тверцу // Калининская правда. – 1978. – 26 мая. – С. 2.
- ◆ Улицы города Твери. – М., 1989. – С. 96, 97
- ◆ Финкельштейн, В. Летопись Твери. – Тверь, 1996.
- ◆ Ротермель, Б. Мост Петра Богомолова // Тверская жизнь. – 1997. – 21 июня. – С. 6.
- ◆ Архипов, Л. ...Имени не только мостостроителя // Тверская жизнь. – 1997. – 8 июля. – С. 4.
- ◆ Смелкова, Т., Косоруков, А. Годы уходят – мосты остаются // Афанасий – биржа. – 1999. – № 35 (10 – 16 сентября). – С. 8, 9.

- ◆ Стригин, В. В Затверечье хорошее настроение // Тверские ведомости. – 1999. - № 75. – С. 4.
- ◆ Атлас «Тверь и окрестные районы» // Тверь и Тверская область. – Тверь, 2004. – № 19.
- ◆ Ротермель, Б.Н. Инженер Богомолов // Записки тверских краеведов. – Тверь, 2005. - № 5. – С. 53 – 56.
- ◆ Мосты и путепроводы // Улицы города Твери. – Тверь, 2006. – С. 208, 209.

### **Документы управления архитектуры и градостроительства**

#### **Администрации города Твери:**

- ◆ Перечень основных и искусственных сооружений в г. Калинин на 1.01.1984 г. : табл. № 2 // Пояснительная записка генерального плана города Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации города Твери. – [Калинин, 1984].
- ◆ Технические характеристики искусственных сооружений в г. Твери : таблица // Проектная схема улично-дорожной сети г. Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации г. Твери. – [Тверь, 2002].

#### **Материалы Государственного архива Тверской области (ГАТО):**

- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Дело о постройке постоянного моста через реку Тверцу в г. Твери (Тверской городской Совет рабочих и красноармейских депутатов (горсовет), 1921 г. – Оп. 1. – Ед. хр. 206. – Л. 50.

◆ ГАТО. ФР. 842 : Протоколы заседания губернской комиссии по ликвидации губ управтопа, совещаний лесозаготовительных организаций, докладная записка о топливном положении гор. Твери, материалы (протоколы, акты) об установлении единых цен сплавные работы в Селижаровском районе за 1922 – 1923 операционный год. – Оп. 1. – Ед. хр. 21. – Л. 42, 43.

◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома Калининского горсовета депутатов трудящихся, материалы к протоколам исполкома горсовета (доклады, решения, отчеты, справки) № 8, 9, 10. 11, 12, 1969 г. – Оп. 3. – Ед. хр. 654. – Л. 198 – 210.

## МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ ТЬМАКУ

В черте города, делая замысловатые повороты, протекает третья по величине в Твери река Тьмака. Через нее перекинута в общей сложности 14 мостов.

Самый старый **Тьмацкий мост** находится в створе **улицы Брагина**. Архитектор П.Ф. Федоров, инженер Т.Г.П. Гельбих. Соединяет улицу Брагина с Тверской площадью. Мост служит для автомобильного, пешеходного и троллейбусного (в одну сторону – к центру) движения. Мост построен в конце 1869 года.



*фото 2010 г.*

Мост был деревянной конструкции на каменных опорах. Из «Сведений о состоянии дорог, мостов и других переправ через реки в городе Калинин в

пределах горчерты по состоянию на 15-е апреля 1947 г.» можно сделать вывод, что мост во время войны не пострадал. В документе записано: «... деревянной конструкции на каменных опорах... - проезжая часть (деревянный настил) в удовлетворительном состоянии» (ГАТО. ФР. 2820, оп. !, ед. хр. 4, л. 52). Сохранились старые речные быки, на которые позже были положены пролетные строения. В сентябре 1961 года исполкомом Калининского горсовета депутатов трудящихся (решение № 302 от 7 сентября 1961 г.) было утверждено проектное задание на строительство моста через реку Тьмаку по ул. Возмездия (ныне - Брагина). Проектное задание разработал институт «Гипрокоммундортранс». Сметная стоимость 227 тыс. руб. Мост трехпролетный сборный железобетонный длиной 48,4 м. По информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 указаны следующие габариты моста: длина моста 45,0 м, ширина проезжей части 8,0 м, ширина тротуаров 1,6 м каждый. Это данные на 1984 г. В 2007 году, летом, мост был капитально отремонтирован. Мост имеет асфальтовое покрытие, ограждение вдоль моста металлическое.

В 1902 году в створе **Предтеченского переулка** (после Октябрьской революции 1917 года - **Беляковский переулок**) построен **мост** через Тьмаку. Мост был металлический на каменных опорах, настил деревянный. Построен по проекту инже-



*фото 2010 г.*

нера Шмидта. Во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. мост пострадал, был взорван деревянный настил. До 1961 года мост ремонтировали частично. К ноябрю 1961 мост пришел в полную негодность. Это подтверждают архивные документы ГАТО. В акте обследования моста от 10 ноября 1961 года комиссия, состоявшая из представителей фабрики им. Вагжанова, указала: «Комиссия произвела натурное обследование моста через р. Тьмаку и ознакомилась с заключением П.И. «Калининпромпроект» (письмо от 23 октября 1961 г. за № 3517). Комиссия констатирует, что мост находится в аварийном состоянии, его следует немедленно закрыть...». Кроме того, комиссия отмечает, что этот мост не нужен фабрике им. Вагжанова и его следует разобрать. А для пропуска пешеходов предлагает построить временный мост. Об этом же в докладной записке от 17 ноября 1961 года в исполком Калининского городского Совета депутатов трудящихся пишет зам. директора фабрики им. Вагжанова В. Суханов. Временный мост был построен. Однако исполком Калининского горсовета, основываясь на имеющихся у него сведениях, что «...построенный временного типа деревянный мост на отметках межени воды не удовлетворяет пропуск пешеходов, в основном рабочих фабрики им. Вагжанова и граждан, пользующихся больницей и баней...», принял решение № 37 от 1 февраля 1962 года просьбу фабрики о сносе моста отклонить и восстановить мост через Тьмаку у фабрики им. Вагжанова. Что и было сделано.



В сентябре 1974 года началась капитальная реконструкция моста через Тьмаку в створе Беляковского переулка. Это подтверждается сохранившимся в архивах ГАТО актом приемки в эксплуатацию реконструированного моста от 8 мая 1975 г. Реконструкцию моста осуществлял Мостоотряд № 19 Мостстроя № 6 Минтранстороя. Строительно-монтажные работы начались в сентябре 1974 года, а закончились в мае 1975 года. Характеристика моста:

- полная длина моста 55,84 м;
- схема моста 16,82+22,20+16,82 м;
- габарит 3,32 м;
- опоры – на старых опорах нарощены железобетонные ригели;
- пролетные строения сборные, железобетонные с каркасной стержневой арматурой.

Все железобетонные конструкции изготовлены на Дмитровском, Погринском и Силикатненском заводах мостовых железобетонных конструкций. Полная сметная стоимость моста 120,47 тыс. руб. По информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 09.06.2010 г. № 19 длина моста по состоянию на 01.01.2002 г. составляет 62,24 м.

Исполком Калининского горсовета решением № 108 от 29 мая 1975 года утвердил акт приемки в эксплуатацию пешеходного моста и разрешил движение по нему с 29 мая 1975 года. Мост был на балансе дорожно-эксплуатационного участка горкомхоза. Содержание моста осуществлялось средствами и силами фабрики им. Вагжанова.

Бывший шоссе́нный мост, ныне – пешеходный, существует до настоящего времени. По этому мосту можно пройти к ЗАО «Рождественская мануфактура» и выйти на улицу Спартака. Покрытие моста асфальтовое, ограждение вдоль моста металлическое.

В 1910 году начато строительство Центральной электростанции Товарищества Тверской мануфактуры (ныне – ТЭЦ № 1). В этом же году начато и строительство **моста через Тьмаку, по которому пошла железнодорожная ветка к ТЭЦ № 1**. ТЭЦ № 1 введена в эксплуатацию в 1912 году, к этому времени был построен мост. Мост существует и используется до настоящего времени. Кроме того, на территории ТЭЦ № 1 имеется автомобильный мост через Тьмаку. Мосты используются ТЭЦ № 1 для собственных нужд.

**Мост через Тьмаку в створе улицы Бебеля** (ранее ул. Желтиковская, 2-я Николаевская) построен ориентировочно в конце 19 века. Изображение моста имеется на фотографиях 1907 года. В 1901 году по нему пошел узкоколейный трамвай. Во время Великой Отечественной войны в 1941 году мост был разрушен. Восстановлен вновь в 1942 году. Это подтверждается архивными документами в ГАТО (ФР. 2820, опись 1, ед. хр. 4, л. 52 «Сведения о состоянии дорог, мостов и других пере-



*фото 2010 г.*

вождений, мостов и других пере-

прав через реки в городе Калинине в пределах горчерты по состоянию на 15 апреля 1947 г.): «... смешанной конструкции на каменных опорах (пр. ул. Бебеля) под автогужевое движение – проезжая часть (деревянный настил) в хорошем состоянии (мост построен вновь в 1942 году)». В соответствии с информацией Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 в 1968 году мост был сдан в эксплуатацию после реконструкции. Его габариты по состоянию на 01.01.1984 г. составляли: длина - 50,0 м, ширина проезжей части – 10,2 м, тротуары – по 1,5 м каждый. А по состоянию на 01.01.2002 г.: длина моста 44,34 м, ширина проезжей части – 10,6 м, тротуары - по 1,6 м каждый. С 1969 года по мосту идет троллейбус (одна линия, от центра). Летом 2007 года мост был капитально отремонтирован.

**Мост через Тьмаку в створе улицы Софыи Перовской** (до 1919 года – 1-я Никольская улица)

построен в 1929 – 1930 годах (по информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 дата постройки – 1902 г.). В это



*фото 2010 г.*

время в городе появилась ширококолейная трамвайная линия. Она соединила район Пролетарки с железнодорожным вокзалом. Во время Великой Отечественной войны, в октябре 1941 года, советские войска, отступая, взорвали мост. И только после освобождения города Калинина от немецко-фашистских захватчиков

в декабре 1941 года начались восстановительные работы с привлечением пленных немецких солдат. К августу 1942 года мост был восстановлен, и по нему пошли трамваи. Это подтверждается архивными документами ГАТО (ФР. 2820, опись 1, ед. хр. 4, л. 52 «Сведения о состоянии дорог, мостов и других переправ через реки в городе Калинин в пределах горчерты по состоянию на 15 апреля 1947 г.»). На 15 апреля 1947 года мост был в хорошем состоянии, проезжая часть – брусчатка. По состоянию на 01.01.1984 г. длина моста – 48,7 м, ширина – 17,2 м, в т.ч. проезжая часть – 14,0 м (включая трамвайное полотно 6,6 м), тротуары – по 1,6 м каждый. В 1989 году мост был реконструирован, деревянный настил заменили на асфальтобетонный. Трамвайные пути с моста были сняты в 1997 году.

### **Пешеходный мост № 1 через реку Тьмаку**

около обелиска Победы (ведет к мемориальному комплексу воинам – интернационалистам) построен в 1973 году. Длина моста – 51,1 м, ширина – 3 м, перила – металлическая решетка, асфальтовое покрытие,



*фото 2010 г.*

на бетонных опорах.

### **Пешеходный мост № 2 через реку Тьмаку**

около обелиска Победы (ведет к часовне Михаила Тверского) построен в 1973 году. Длина моста – 51,1 м, ширина – 3 м,



*фото 2010 г.*

перила - металлическая решетка, асфальтовое покрытие, на бетонных опорах.

С 1626 года упоминается **мост через Тьмаку** у Покровской церкви, еще деревянный. В 1767 году на месте деревянного Покровского храма была построена и освящена каменная церковь во имя Покрова Пресвятой Богородицы. Мост был деревянный. В архивных документах ГАТО имеется протокол № 4 заседания исполнительного комитета Калининского городского Совета депутатов трудящихся от 12 февраля 1970 г. На этом заседании рассматривалось более 20 вопросов, один из них «О строительстве мостового перехода через реку Тьмаку в створе продолжения Свободного переулка». Докладывал зам. председателя исполкома горсовета В.И. Денисов. Исполком Калининского городского Совета депутатов трудящихся 27 февраля 1970 года принимает решение № 32 «О строительстве мостового перехода через реку Тьмаку в створе Свободного переулка». Было принято решение о подготовке всей технической документации на строительство моста к 1 сентября 1970 года. В 1975 году было завершено строительство современного **железобетонного моста через Тьмаку у начала Свободного переулка** (первоначальное название – Знаменский переулоч, затем – Свободы, Равенства, Братства). Строительство моста осуществлял Мостоотряд № 19, подходы – СУ-844 управления дороги Москва –



*фото 2010 г.*

Рига. Начались работы 4 января 1972 г., окончились 29 августа 1975 года. Полная длина моста по настилу – 71, 8 м, габариты проезжей части – 14 м, тротуары – 2 x 3,0 м, 4 полосы движения, опоры монолитные на свайном основании, пролетные строения из сборного железобетона, длина проходов - 749,0 м, двухслойное асфальтовое покрытие толщиной 8,5 см. Железобетонные конструкции изготовлены на Киевском и Погринском заводах МЖБК и заводе г. Екаблино. Полная проектная стоимость строительства объекта составила 946, 22 тыс. руб. Мост принят в эксплуатацию с оценкой «хорошо». Это подтверждается архивными документами (ГАТО. ФР 640, оп. 3, ед. хр. 923, л. 196, 197 - 199). Эксплуатация моста была разрешена с 30 апреля 1975 года. Он соединил центр города с Центральным рынком. Удобно стало православным верующим: на правом берегу Тьмаки около рынка находится Церковь Покрова Богородицы.

В 1963 – 1964 годах через Тьмаку построен **мост из железобетона в районе Комсомольской площади.**

Мост был построен хлопчато-бумажным комбинатом. В архиве сохранился документ - решение № 433 исполнительного комитета Калининского городского Совета



*фото 2010 г.*

депутатов трудящихся от 31 декабря 1964 года «О передаче построенного моста х/б комбинатом через р. Тьмаку на Комсомольской пл. исполкому Пролетарского райсовета» (ГАТО. ФР. 640, оп. 3, ед. хр. 471, л.299). Указана

балансовая стоимость моста – 186,6 тыс. руб. По информации Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 мост имеет следующие габариты: длина моста – 50,7 м, ширина – 13,5 м, в т.ч. ширина проезжей части – 9,0 м, тротуары – 2,25 м каждый. Предназначен для автомобильного и пешеходного движения. Новый мост дал выход транспортному потоку с Комсомольской площади на заливнейные улицы Пролетарского района Твери. В настоящее время мост имеет асфальтовое покрытие, ограждение вдоль моста – бетонные столбики, а между ними металлическая решетка.

В 1964 году появился **железобетонный мост через Тьмаку, соединивший улицу Спартака и проспект Калинина**. До этого

здесь был деревянный мост. Назывался он Монастырский. В архивных документах Тверского городского отдела коммунального хозяйства еще в 1921



*фото 2010 г.*

году упоминается Монастырский мост. В губисполкоме 13 сентября 1921 года обсуждается вопрос «...по поводу переустройства Монастырского моста через реку Тьмаку...». А 11 ноября 1921 года на 11 часов назначается комиссия «по приемке работ по переустройству моста через реку Тьмака и Монастыря». Интересна переписка Управления фабрик (Тверская мануфактура и Рождественская мануфактура) с Горкоммунотделом: «...На

отношение от 23 мая с/г за № 831 сообщаем, что мост через р. Тьмаку около Женского монастыря фабрике не принадлежит и не нужен, а по сему сваливать починку такого на фабрику не следует. Фабрика может взяться за починку моста лишь в том случае, если Горкоммуотдел отпустит ей нужное количество гвоздей и денег. Смета на ремонт моста будет составлена незамедлительно...». Этот документ имеет входящий № 1210 от 27 июня 1921 г. (ГАТО. ФР. 482, оп. 1, ед. хр. 822, л.34). Сохранились в ГАТО документы исполкома Калининского горсовета за 1964 год. Государственная приемочная комиссия по приемке в эксплуатацию законченного строительством моста через р. Тьмаку (у Дворца пионеров) в г. Калинин назначена приказом зав. отделом коммунального хозяйства исполкома Калининского областного (промышленного) Совета депутатов трудящихся № 217 от 3 ноября 1964 года в количестве 11 чел. Председателем приемочной комиссии назначили главного инженера Калининского горкомхоза Г.Д. Голубеву. 24 ноября 1964 года был составлен акт осмотра выполненных работ рабочей комиссией. Комиссия решила, что мост можно предъявлять государственной комиссии. 28 ноября 1964 было произведено освидетельствование и испытание моста, произведенное бригадой сотрудников кафедры «Мосты» Московского автомобильно-дорожного института в составе инженеров Ф.И. Медведева и О.В. Воля. Освидетельствование и испытание моста проводилось с 26 по 28 ноября 1964. Акт сдачи в постоянную



эксплуатацию железобетонного моста через Тьмаку составлен 3 – 4 декабря 1964 г. Строительные работы выполнил коллектив Мостопоезда № 460 (начальник И.М. Алексеенко, главный инженер Л.С. Крестан, старший прораб К.И. Минюхин), период строительства - с февраля 1962 года по ноябрь 1964 г. Проект разработан институтом «Калинингражданпроект». Мост трехпролетный по схеме 11,36+22,16+11,36 м, габариты моста Г-21+2х2,25 под нагрузку Н-18, НК-80. Полная длина моста 45,0 м. Опоры моста железобетонные на высоком свайном ростверке. Сваи железобетонные центрифугированные диаметром 40 см. Колонны промежуточных опор железобетонные центрифугированные диаметром 60 см. Сваи и колонны изготовлены Погринским заводом МЖБК. Пролетные строения железобетонные. Балки береговых пролетных строений длиной 11,36 м изготовлены Дмитровским заводом МЖБК по проекту Союздорпроект. Балки пролетных строений длиной 22,16 м железобетонные, изготовлены Погринским заводом МЖБК. Проезжая часть покрыта слоем бетона толщиной 4 см, армирована металлической сеткой. Мост огражден металлическими перилами. Подходы и конусы отсыпаны дренирующим грунтом из карьера д. Николо-Малица. Проезжая часть подходов выполнена из щебенки, толщина покрытия 27 см. По щебенке проложено асфальто-бетонное покрытие. Ширина тротуаров на мосту и подходах 2,25 м. Исполком Калининского городского Совета депутатов трудящихся своим решением № 412 от 9 декабря 1964 года акт

государственной приемочной комиссии утвердил. Подписал решение № 412 председатель исполкома В. Соловьев. В конце 1964 года были проложены трамвайные пути по улице Спартака и новому мосту. Первый трамвай прошел по этому мосту в 1967 году (маршрут № 13). В настоящее время мост через Тьмаку открыт для автомобильного, трамвайного и пешеходного движения. В конце моста на правом берегу Тьмаки расположен Христорождественский женский монастырь. По несколько раз в год по этому мосту проходит крестный ход. В 2009 году настоятельница Христорождественского женского монастыря обратилась в администрацию Твери с просьбой дать название безымянному мосту через Тьмаку. В заявлении были предложены три варианта – «Тихвинский», «Рождественский», «Монастырский». После обсуждения комиссия по топонимике при администрации Твери остановилась на названии «Монастырский». После рассмотрения и утверждения Тверской городской думой у моста появится название.

**Железнодорожный мост через Тьмаку** построен вместе с Николаевской железной дорогой примерно в 1849 – 1850 гг. В 1986 году построен современный **железнодорожный мост через Тьмаку** в районе Пролетарки. По нему проходит линия Октябрьской железной дороги. По сторонам моста поднялись высокие стальные стены. Они изготовлены в Улан-Удэ.



фото 2010 г.

В конце XIX – начале XX века на территории Морозовского городка, одного из самых интереснейших жилых комплексов при фабрике в центральной России 19-20 века, были построены **два моста через Тьмаку: один у бывшей бани, второй – у бывшего здания РОВД Пролетарского района.** Во время оккупации г. Калинина немецко-фашистскими захватчиками мосты были взорваны. **Мост у бывшей бани** был восстановлен ориентировочно в 1942 году, а в 1963 году заменен нынешним железобетонным двухпролетным мостом. Длина моста 37 – 38 м, ширина между ограждениями 11,3 м, в т.ч. проезжая часть 9,3 м, тротуары –



*фото 2010 г.*

1,0 м х 2. Мост действует до настоящего времени. Мост заасфальтирован, ограждения – бетонная решетка.

**Второй мост (у бывшего здания милиции),** согласно



*фото 2010 г.*

информации МУП «Тверьдорзаказчик», был построен в 1915 году. Длина моста - 35,8 м, ширина между ограждениями - 10,6 м, в т.ч. проезжая часть – 7,6 м, тротуары – 1,5 м х 2.

После разрушения в 1941 году мост не восстанавливался до 1960 года. Мост железобетонный, двухпролетный действует до настоящего времени. Имеет асфальтовое покрытие, ограждение – металлические решетки, соединенные бетонными

столбиками. Используются мосты для автомобильного и пешеходного движения.

В 1988 году в районе Первомайского поселка через Тьмаку построен **пешеходный мост**. Мост однопролетный, на железобетонных сваях, настил деревянный, ограждение вдоль моста – металлическое. Длина моста 150 м.



*фото 2010 г.*

В соответствии с информа-

цией Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 07.06.2010 г. № 14 в 1982 году через Тьмаку построен **железобетонный мост, соединяю-**



*фото 2010 г.*

**щий улицу Строителей и бульвар Профсоюзов.** Длина моста - 58,4 м, ширина между перилами – 23,0 м, в т.ч. ширина проезжей части - 17,0 м, тротуаров – 3,0 м каждый.

Покрытие моста асфальтовое, ограждение вдоль моста – металлические решетки. Мост рассчитан на автомобильное, троллейбусное и пеше-ходное движение.

### **Литература:**

- ◆ Черняев, А. Новые мосты через Тьмаку // Калининская правда. – 1964. – 29 дек. – С. 2.

- ◆ Мосты // Улицы города Калинина. – М., 1978. – С. 157.
- ◆ Саенко, В. «...Мосты, мосты...» // Городская газета. – 1990. – 5 сент.
- ◆ Финкельштейн, В. Летопись Твери. – Тверь, 1996. – С. 254, 282, 289, 312, 329, 361.
- ◆ Мосты и путепроводы // Улицы города Твери. – Тверь, 2006. – С. 209, 210.
- ◆ Добрица, А. Жесткие меры к нарушителям благоустройства // Горожанин. Тверь. – 2007. – 24 июля. – С. 2.
- ◆ Тьмацкий мост получит имя // Караван+Я. – 2009. – № 13. – С. 5.

**Документы управления архитектуры и  
градостроительства  
Администрации города Твери:**

- ◆ Перечень основных и искусственных сооружений в г. Калинине на 1.01.1984 г. : табл. № 2 // Пояснительная записка генерального плана города Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации города Твери. – [Калинин, 1984].
- ◆ Технические характеристики искусственных сооружений в г. Твери : таблица // Проектная схема улично-дорожной сети г. Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации г. Твери. – [Тверь, 2002].

**Материалы Государственного архива Тверской  
области (ГАТО):**

- ◆ ГАТО. ФР 482 : Сборник документов по постройке мостов через реку Тьмаку и Лазурь. 1921 г. - Оп. 1. - Ед. хр. 822. - Л. 26, 32, 34.
- ◆ ГАТО. ФР 2820 : Сведения о состоянии дорог, мостов и других переправ через реки в городе Калининском пределах горчерты по состоянию на 15-е апреля 1947 г. – Оп. 1. – Ед. хр. 4. – Л. 52.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполнительного комитета Калининского городского Совета депутатов трудящихся с № 36 по № 40 за 1961 г. - Оп. 3. - Ед. хр. 381. - л. 18, 19.
- ◆ ГАТО. ФР. 640: Протоколы заседаний исполнительного комитета Калининского городского Совета депутатов трудящихся с №№ 4 по 117, 1962 год. - Оп. 3. - Ед. хр. 407. - Л. 282, 283, 287, 288, 289.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома горсовета депутатов трудящихся, материалы к протоколам заседаний исполкома горсовета (планы, отчеты, доклады, справки). [1964 г.]. - Оп. 3. - Ед. хр. 471. - Л. 15 – 28, 298,299.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома горсовета депутатов трудящихся, материалы к протоколам заседаний исполкома (решения, доклады, отчеты, справки). [1970 г.]. - Оп. 3. - Ед. хр. 704. - Л. 53 – 55.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома горсовета №№ 28, 29 и доклады к ним (решения №№ 299 – 324-1, доклады, справки) за 1971 г, т. 17. – Оп. 3. – Ед. хр. 765. – Л. 286.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома гор. Совета №№ 12, 13, 14 и документы к ним (решения

№№ 136 – 169. доклады, справки) за 1975 год, т. 8. – Оп. 3. – Ед. хр. 923. – Л. 196 – 199).

♦ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома горсовета №№ 8, 9 и документы к ним (решения № 83 – 110-1, доклады, справки) за 1975 г., т. 6. - Оп. 3. - Ед. хр. 921. - Л. 214 – 217.

## МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛАЗУРЬ

Правый приток Тьмаки - небольшая речка Лазурь, которая к настоящему времени превращена в каскад прудов. Самый большой пруд находится на территории Центрального района, примыкая к парку Победы. В месте впадения в Тьмаку река Лазурь заключена в трубы.

В течение XIX века застраивались берега Лазури: «солодовенный завод», кожевенный завод купца Шишкина, кожевенный завод Шкваркина.



Сильное влияние на состояние реки Лазури оказали построенные в разное время дамбы и насыпи. Они предназначались для защиты

*фото 2010 г.*

от наводнения. Прекратился поверхностный сток воды в Лазурь. В самой середине XIX века во время строительства Николаевской железной дороги и станции «Тверь» от южной оконечности Трехсвятской улицы было проложено шоссе, ведущее к железнодорожной станции. При его строительстве была частично засыпана ложбина нижней части долины Лазури. В

первоначальном варианте предусматривались сооружения для пропуска воды Лазури в Тьмаку. Но при прокладке трамвайных путей в начале XX века они были нарушены, и сток Лазури в Тьмаку прекратился.

В результате строительства (1863 – 1869 гг.) товарной железнодорожной ветки от станции «Тверь» до дровяных складов и мукомольной мельницы братьев Коняевых (район стадиона «Юных пионеров») долина Лазури была еще раз перекрыта широкой насыпью, теперь уже в районе выхода улицы Володарского к берегу реки. Течение в Лазури прекратилось. Водоем стал существовать как система мало связанных друг с другом стоячих прудов.

В архивных документах ГАТО за 1921 год упоминается деревянный мост в районе Смоленского кладбища. Заведующий сельскохозяйственным отделом Тверькоммуны 19 апреля 1921 года пишет в Коммунальный отдел: «Сельскохозяйственный отдел убедительно просит принять срочные меры по ремонту деревянного моста через реку Лазурь у Смоленского кладбища, так как в случае его провала ассенизационный обоз, находящийся при ферме «Райково», должен будет прекратить свою деятельность из-за невозможности переезда через Лазурь...». А также имеется предварительная смета на перестройку моста через Лазурь на сумму 5.127674 руб. Составил ее 29 января 1921 года инженер В. Кувшинов (ГАТО. ФР. 482, оп. 1, ед. хр. 822, л. 8,9 – 24). В апреле 1947 г. в «Сведениях о состоянии дорог, мостов и ...» отмечено, что деревянный мост через Лазурь «имеет проезжую часть (деревянный



настил) в неудовлетворительном состоянии...» (ГАТО. ФР. 2820, оп. 1, ед. хр. 4, л. 52). В ГАТО сохранилось решение от 17 октября 1969 года № 714-Р об утверждении «проектного задания на строительство моста через реку Лазурь на Волоколамском проспекте в городе Калининe, разработанного институтом «Гипрокоммундортранс». Сметная стоимость моста в сумме 1371,3 тыс. руб. (ГАТО. ФР. 2043, оп. 14, ед. хр. 2141, л. 30). В 1971 году мост через речку Лазурь в районе Волоколамского проспекта был построен. Мост соединяет Смоленский переулoк с Волоколамским проспектом. В ГАТО сохранились документы приемки моста в эксплуатацию, например: «Акт приемки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией законченного строительством объекта моста через реку Лазурь в городе Калининe от 14 июля 1971 года». Строительные работы выполнил Мостоотряд № 19 в период с 10 ноября 1969 года по 13 июля 1971 года. Мост длиной по настилу 80,98 м, железобетонный четырехпролетный. Схема 16,76+2x22+16,76 под нагрузку Н-30 и НК-80. Габариты моста Г-21+2x2,25 м. Береговые опоры козлового типа, промежуточные - индивидуальные. Мост принят в эксплуатацию с оценкой «отлично». Решением исполкома Калининского городского Совета депутатов трудящихся № 225 от 4 октября 1971 г. акт государственной приемочной комиссии был утвержден, и мост был принят в эксплуатацию (ГАТО. ФР 640, оп. 3, ед. хр. 762, л. 33, 35, 36).

Предназначен мост для автомобильного, троллейбусного и пешеходного движения. Это важная

транспортная магистраль, ведущая из центра города на Волоколамский проспект, далее - в жилой микрорайон «Южный».

### **Литература:**

- ◆ Лазурь // Природоведческие экскурсии по Твери и ее окрестностям : экскурсионный сборник. Вып. 1. – Тверь, 1928. – С. 18, 19.
- ◆ Цуккерман, В. Волжские мосты // Калининская правда. – 1972. – 2 апр. – С. 4.
- ◆ Мосты // Улицы города Калинина : справочник. – М., 1978. – С. 155.
- ◆ Царьков, А. Седьмой генеральный // Тверские ведомости. – 2006. - № 42 (29 сент. – 5 окт.) – С. 6.

### **Документы управления архитектуры и градостроительства**

#### **Администрации города Твери:**

- ◆ Перечень основных и искусственных сооружений в г. Калинине на 1.01.1984 г. : табл. № 2 // Пояснительная записка генерального плана города Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации города Твери. – [Калинин, 1984].
- ◆ Технические характеристики искусственных сооружений в г. Твери : таблица // Проектная схема улично-дорожной сети г. Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации г. Твери. – [Тверь, 2002].

## **Материалы Государственного архива Тверской области (ГАТО):**

- ◆ ГАТО. ФР. 482 : Сборник документов по постройке мостов через реку Тьмаку и Лазурь за 1921 г. - Оп. 1. - Ед. хр. 822. - Л. 8, 9 – 24.
- ◆ ГАТО. ФР. 2820 : Сведения о состоянии дорог, мостов и других переправ через реки в городе Калинин в пределах горчерты по состоянию на 15 апреля 1947 г. – Оп. 1. – Ед. хр. 4. – Л. 52.
- ◆ ГАТО. ФР. 2043 : Распоряжения исполкома Калининского облсовета от 16 октября 1969 г. с № 708 по № 790 и материалы к ним на 367 л. - Оп. 14. - Ед. хр. 2141. - Л. 30.
- ◆ ГАТО. ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома городского Совета №№ 22, 23 и документы к ним (решения №№ 221 – 241, докладные, справки) за 1971 г. - Оп. 3. – Ед. хр. 762. - Л. 33, 35, 36.

### **МОСТЫ ЧЕРЕЗ РЕКУ СОМИНКУ**

**Соминка** – небольшая речка, протекающая на севере города Твери, правый приток реки Тверцы. Предположительно, название реки произошло от древнерусского слова «соминка», означающего лодку, передвигающуюся с помощью шеста. Речка очень загрязнена. Впадающий в нее канал водяного охлаждения Тверской ТЭЦ-3 не дает речке замерзать и увеличивает скорость течения. В настоящее время средняя глубина реки составляет около одного метра, в то время как русло реки свидетельствует о ее

возможной судоходности в далеком прошлом (глубина могла достигать 5 метров).

Мостов через р. Соминку довольно много:

- 3 моста – пешеходные и автомобильные;
- 1 мост – пешеходный, автомобильный и для трамвайного движения;
- 7 мостов – пешеходные.

### **Пешеходные мосты находятся:**

- в створе 2-го проезда Плеханова;
- в створе ул. Плеханова;
- в створе ул. Соревнования;
- в створе ул. Звеньевой;
- в створе ул. Б. Тверской и Докучаева;
- в створе ул. Карпинского;
- в устье через плотину.

Эти мосты построены во 2-й половине 20 века.

### **Мосты для автомобильного, трамвайного и пешеходного движения:**

**1. Мост с ул. Скворцова-Степанова на Малую Тверскую.** Мост построен ориентировочно в 1940-х годах. В соответствии с информацией Департамента архитектуры и строительства администрации города Твери от 09.06.2010 г. № 19 мост имеет



*фото 2010 г.*

следующие габариты: длина моста - 9,5 м, ширина проезжей части - 6,3 м, тротуары - по 1,4 м каждый. Мост железобетонный, на бетонных быках, покрытие асфальтовое, ограждение вдоль моста металлическое. Тротуар для пешеходов без покрытия. Мост предназначен для автомобильного и пешеходного движения.

## **2. Мост в створе ул. Благоева.** Соединяет ул.

Благоева с ул. Хрустальной. В архивах сохранились некоторые документы, касающиеся пуска в эксплуатацию этого моста. Например, «Акт прием-ки в эксплуатацию государственной приемочной комиссией



*фото 2010 г.*

законченного строительством моста ч/р Соминка по ул. Благоева в гор. Калинин от 24 сентября 1971 г.». Приводится описание моста: длина 21,36 м, габариты Г-19+2х3,0; схема 1х16,76; рабочая нагрузка Н-30 и ИК-80; береговые опоры - свайные, однородные; сваи железобетонные сечением 35х35, длиной 12 м. Изготовлены Погрийским и Дмитровским заводами МЖБК. Опоры имеют ровную, однородную поверхность без раковин. Тротуары шириной 3,0 м.

Строительство моста производил Мостоотряд № 19 Мостостроя № 6. Руководство работами осуществлял мастер Мостоотряда № 19 А.А. Сальников.

Строительные и монтажные работы были осуществлены в следующие сроки: начало работ - июнь 1971 г., окончание - август 1971 г. Мост принят в эксплуатацию с оценкой «отлично».

Сохранилось в Государственном архиве Тверской области (ГАТО) решение № 225-1 от 4 октября 1971 г. исполнительного комитета Калининского городского Совета депутатов трудящихся № 225-1 от 4 октября 1971 г. «О вводе в эксплуатацию железобетонного моста через реку Соминка по ул. Благоева в г. Калинин». Данное решение утвердило акт государственной комиссии и разрешило мост передать на баланс ДЭУ управления коммунального хозяйства горисполкома. Мост открыт для пешеходного, автомобильного и трамвайного движения.

**3. Мост в створе ул. М. Румянцева.** Ориентировочная дата строительства - 1950-е годы. Мост предназначен для автомобильного и пешеходного движения.



*фото 2010 г.*

**4. Мост в створе ул. Волынской и Большой Зуевской.** Предположительно мост построен в 1925 году, был он деревянный, в 1950-х годах мост перестроили на железобетонный. Мост предназначен для автомобильного и пешеходного движения.

#### **Литература:**

- ◆ Природоведческие экскурсии по Твери и ее окрестностям : экскурсионный сборник. – Тверь, 1928. – С. 13 – 21.

**Документы управления архитектуры и  
градостроительства  
Администрации города Твери:**

- ◆ Перечень основных и искусственных сооружений в г. Калинин на 1.01.1984 г. : табл. № 2 // Пояснительная записка генерального плана города Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации города Твери. – [Калинин, 1984].
- ◆ Технические характеристики искусственных сооружений в г. Твери : таблица // Проектная схема улично-дорожной сети г. Твери / Департамент архитектуры и строительства администрации г. Твери. – [Тверь, 2002].

**Материалы Государственного архива Тверской  
области (ГАТО):**

- ◆ ГАТО.ФР. 640 : Протоколы заседаний исполкома городского Совета №№ 22, 23 и документы к ним (решения №№ 221 – 241, докладные, справки) за 1971 год, том 14. - Оп. - 3. - Ед. хр. 762. - Л. 40 – 41.

## Содержание

От составителя.....	3
Предисловие.....	4
Мосты через реку Волгу.....	6
Мосты через реку Тверцу.....	28
Мосты через реку Тьмаку.....	40
Мост через реку Лазурь.....	57
Мосты через реку Соминку.....	61
Содержание.....	66



Составитель: библиограф ОКИ Т.А. Смирнова  
Редактор: Н.А. Мошелова  
Художник: М.В. Королева  
Ответственный за выпуск:  
директор МУК “МБС г. Твери” Е.П. Баранова