

# Мостовые старого Петербурга

Когда мы смотрим на фотографии императорского Петербурга, мы невольно обращаем внимание на многочисленные детали старого быта, составляющие неповторимый колорит ушедшей эпохи. Необычные фонари, вывески, одежда, старинные автомобили, трамваи – все это бросается в глаза. Но отнюдь не всегда современный человек понимает, что же именно он видит на ретро-фотографиях. Одна из таких деталей – петербургская мостовая. Оказывается, и она имеет свою историю. А истоки ее уходят в совсем уж седую древность....

## Наши первые мостовые

Первым упоминанием о городских мостовых на Руси является «Устав о мостех», входящий в состав знаменитой «Русской правды». Этот документ первой трети XI века касается мощения улиц в Великом Новгороде. Одной из проблем города была грязь, затоплявшая улицы и дворы. Если мощение дворов было личным делом дворовладельцев, то замостка «ничейных» улиц представляла собой проблему, тем более что процесс мощения был достаточно трудоемким – сначала укладывались горбыли, и только на них стелили доски. В «Уставе о мостех» говорится о натуральной повинности по устройству мостовых, которую несли

новгородцы, и о ее замене «поплатой», то есть денежной податью. Каждые 20–25 лет новгородские мостовые обновлялись. При этом старая мостовая не заменялась, а поверх нее накладывались новые. Археологи находят в Новгороде целые пласты мостовых, которые служат для них отличным ориентиром для датировки древностей.

В Москве мостовые появляются позже. Считается, что московские улицы мостили начиная с XIV века. При этом если в Новгороде облагораживались все улицы, то в Москве – только основные. В конце XVI в., по свидетельству англичанина Джайлза Флетчера, московские мостовые устраивались из бревен, обтесанных с той стороны, по которой ездили. Иногда поперек улицы раскладывались просто неотесанные кругляки, вдоль них – барочные доски, а на важнейших царских проездах – брусья. С 1692 г. лучшие улицы первопрестольной стали мостить камнем – мелким и средним булыжником. Однако вплоть до наполеоновского нашествия большинство московских улиц оставались деревянными. А Красную площадь впервые замостили только в 1804 году.

## От Москвы до Петербурга

В Петербурге первые мостовые были деревянными. Они делались по древнему русскому образцу, представляя собой

доски, положенные на горбыли. Один из петровских указов 1715 г. запрещал ношение обуви, которая могла повредить деревянные мостовые. В нем говорилось: «С сего времени впредь скобами и гвоздями, чем сапоги мужские и женские подбивали, никто не торговал и у себя их не имел; также и никто, какого бы чину кто ни был, с таким подбоем сапогов и башмаков не носил; а если у кого с таким подбоем явятся сапоги или башмаки, и те жестоко будут штрафованы».



Дерево в сыром петербургском климате быстро гнило, поэтому вскоре от него отказались. Мостовые столичных улиц, как и в Москве, стали мостить булыжником. Главными плюсами такой мостовой были быстрота и дешевизна изготовления, основным недостатком – невыносимая тряска и шум. Со временем булыжники стачивались копытами лошадей и колесами повозок, и поверхность мостовой выглаживалась. Однако шум и тряска полностью не исчезали никогда.

Другим вариантом каменного мощения была более дорогая брусчатка. Она представляла собой обработанный камень кубической формы, который плотно прилегал к соседу. Брусчатая мостовая по сравнению с булыжной выглядела не в пример изящнее, зато в изготовлении была и сложнее, и дороже. В качестве материала для брусчатки использовали гранит (в конце XIX в. так были замощены Вознесенский и Литейный проспекты) и близкий к базальту диабаз. Кое-где брусчатая мостовая сохранилась и до наших дней, например, на некоторых улочках Васильевского острова.

Тротуары в центре города делались из каменных плит размером примерно 80 на 80 см. На окраинах пешеходы, как и в провинции, шли в основном по дощатым настилам.

## Торцевая мостовая

В 30-е годы XIX века петербургские улицы стали мостить торцами – бруска-

ми поперечно разрезанных сосновых бревен. Такой способ мощения и сейчас можно встретить кое-где в провинции, но петербургские торцы отличались своей элегантной формой – они были шестигранными и идеально прилегли один к другому. Первоначально торцы клали на деревянное основание, впоследствии стали использовать более прочное бетонное. Для жесткости торцы скрепляли металлическими скобами, сверху замазывали газовой смолой и посыпали крупным песком. Быстро обнаружилось, что торцы впитывают в себя всякую грязь, а особенно конский навоз, приобретая характерный коричневый цвет и неприятный запах. Поэтому, а также во избежание гниения, их стали пропитывать расплавленным битумом. Несмотря на это, в северном климате торцы достаточно быстро разрушались. Поэтому такую мостовую приходилось часто обновлять.

Втором этой идеи стал инженер Василий Петрович Гурьев, теоретик дорожного строительства. Первоначально, для эксперимента, торцевой мостовой замостили два участка, на Большой Морской, напротив канцелярии генерал-губернатора, и на Миллионной улицах. Обнаружилось, что при движении по новой мостовой ликвидируются сразу два недостатка брусчатки – тряска, мучившая тех, кто ехал, и шум, раздражавший жителей улицы. Сам изобретатель с удовольствием констатировал: «Жители успокоились от стуку, лошади ощутили новые силы и, не разбивая ног, возят теперь рысью большие телеги. Экипажи сохраняются, а здоровье людей, особенно нежного пола, получило новый быт от приятной езды». Эксперимент Гурьева удался, и вскоре торцами был замощен Невский проспект. За ним последовали невские набережные и некоторые улицы, прилегавшие к Невскому. В начале XX века началась экспансия торцевой мостовой по улицам Петербурга. К 1917 г. значительная часть проездов столичного центра оделась в торцы.

Торцевые мостовые не были исключительной особенностью Петербурга. Встречались торцы и в русских городах, правда, не везде за ними следили так хорошо, как в столице. В европейских городах встречались торцы, сделанные из экзотических материалов. Например, в Варшаве использовали торцы, сделанные из эвкалипта, в Лондоне – из шведской ели, а в Париже – из канадской лиственницы.

## А потом пришел асфальт...

Общий упадок городской жизни, последовавший после страшных лет революции и гражданской войны, привел к постепенному исчезновению торцевых мостовых. Они требовали периодического обновления, то есть постоянного финансирования. Это противоречило

политике правящей коммунистической партии, стремившейся минимизировать расходы на коммунальное хозяйство. Поэтому к 1939 г. торцы с Невского исчезли.

Кое-где сохранялась брусчатка, но все большее распространение получил асфальт. Он появился в Петербурге еще в середине XIX века, практически одновременно с торцами, когда им была «одета» часть Исаакиевской площади. К началу XX века асфальтовое покрытие имели Малая Садовая улица и участок набережной Фонтанки у Михайловского замка. Поначалу к асфальту относились скептически, обращая внимание на трудность ремонта (только в сухую погоду) и частые падения лошадей в дождливую погоду. В солнечные дни асфальт, нагреваясь, размягчался до такой степени, что лошадиные копыта и ободья колес оставляли на нем заметные следы. Но совершенствование технологии и сравнительная дешевизна сделали асфальт победителем. Постепенно он стал использоваться для мощения не только мостовых, но и тротуаров. Только в последнее время популярностью стала пользоваться тротуарная плитка.

Интересно, что хотя в послевоенный период торцов в Петербурге уже не было, название сохранилось, применяясь в значении любой неасфальтовой мостовой. Характерно в этом смысле упоминание торцов у Иосифа Бродского в поэме «Гость»: «Вот улица с осенними дворцами, но не асфальт – покрытая тор-



цами», и далее: «а по торцам грузовики трясутся вдоль вывесок и розовых погон пехотного училища». При этом Литейный проспект, который описывается у поэта, давно уже не был замощен торцами. В начале века он был покрыт тесаным гранитом, а после войны, когда его описывал Бродский – брусчаткой. Да и грузовики не «тряслись» бы по настоящим торцам, а катились мягко и плавно.

Денис Алексеев, к.и.н.  
Фото из фондов ЦГАКФФД СПб



## Иллюстрации:

На первом фрагменте хорошо видны «соты» торцевой мостовой. Второй фрагмент представляет сочетание торцевой мостовой (слева) и крупной тротуарной плитки (справа). Обратите внимание на брусчатку между трамвайными путями на третьем фрагменте.