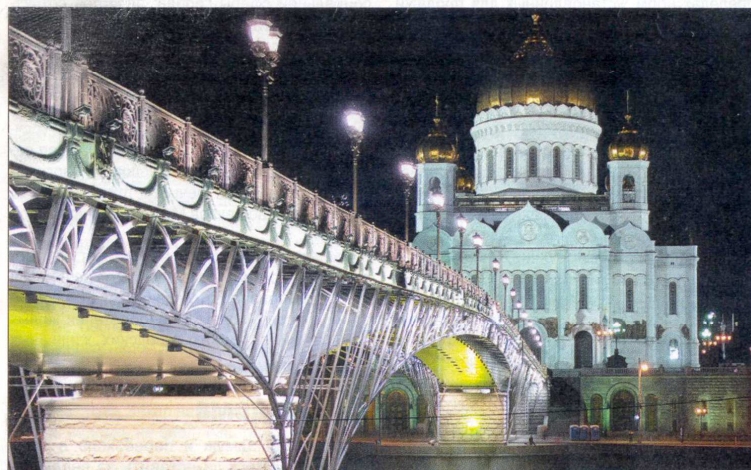




Между небом и водой

Живописный мост в Строгине, горбатый мостик около Дома правительства, мост «Багратион» и многие другие их собратья – визитные карточки столицы. А следит за здоровьем и самочувствием более пятисот мостовых инженерных сооружений мегаполиса (мостов, путепроводов, эстакад, виадуков, пешеходных путепроводов) ГУП «Гормост», которому 1 ноября исполнилось 75 лет. Каждый день бригады специалистов дозором обходят владения свои. О мостах и мостиках Первопрестольной нам рассказал пресс-секретарь Гормоста Олег ГАЛКОВИЧ. Он много лет был главным инженером этой организации, так что знает о мостах почти все.



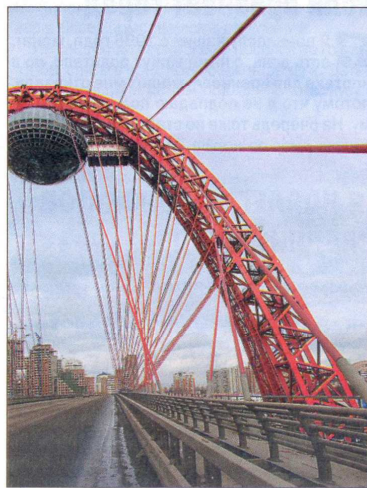
Однако, пересолили

В 1935-м тресту «Гормост» было поручено не только проектировать, строить, но и эксплуатировать созданные сооружения. Тогда, согласно сталинскому плану реконструкции Москвы, запланировали строительство одиннадцати мостов. Столица решала транспортную проблему – сооружалось метро, между берегами Москвы-реки наводились мосты, прорубались новые улицы и проспекты.

Дни рождения основных мостов нашего города приходятся на довоенные годы. Тогда появились Крымский, Смоленский, Хорошевский мосты, а также путепроводы – такие как Большой и Малый Крестовские.

Война помешала реализовать планы на сто процентов. К примеру, Новоарбатский мост должны были начать строить в 1941-м, а возвели только в 1957-м.

В 1950-е новый генсек Никита Хрущев посетил США и увидел новейшие достижения американской инженерной и строительной



мысли – железобетонные мосты. Перед честными специалистами была поставлена задача – построить в районе Лужников мост из сборного железобетона. 70% его конструкций изготовили на Дмитровском заводе ЖБИ. Считалось, что такой мост простоят 100 лет, но не прошло и полсрока, как сооружению потребовался ремонт... Позже выяснилось: для того чтобы не останавливать стройку зимой, в растворы добавляли слишком много соли. Это и привело к преждевременному износу верхней эстакады. Ее пришлось переделывать, и теперь она почти целиком металлическая.

1960-е. Москва стремительно растет, ей требуется кольцевая дорога, чтобы пустить по ней транзитный транспорт, минуя центр города. При строительстве МКАД было построено более 60 различных сооружений, а еще – дорога до аэропорта «Шереметьево», где тоже есть эстакады и мосты. (В те годы Горгидромост занимался эксплуатацией не только мостовых сооружений и набережных, но и водостоков, коллекторов огромного города.) На МКАД появились два больших моста через реку Москву – Бесединский (в районе села Беседы) и Спасский (в районе деревни Спас), а также Химкинский – через канал им. Москвы.

Багратион был первым

Затишье со строительством мостов началось в 1970-е. Город получил мосты ко всем крупным магистралям, и начал реконструировать построенные ранее. Так, старый деревянный Даниловский мост заменили на сооружение из сборного железобетона.

В 1971 году появился Ленинградский мост через канал им. Москвы. Он был шире и длиннее старого. В 2010-м достроили новый стальной мост, а мост постройки 1971 года сразу же поставили на капремонт. Когда его откroют, движение пойдет по обоим мостам и будет пятиполосным в каждую сторону. Но расширится Ленинградка пока только до МКАД.

В нынешнем году были также усилены несущие элементы путепровода на 24-м километре Ленинградского шоссе. Ремонт провели в рекордные сроки. Пользоваться путепроводом можно будет беспрепятственно еще пять лет, а затем придется строить что-то более мощное и современное.

В 1990-е в Москве возвели несколько пешеходных мос-

тов. Первым стал красавец мост «Багратион», соединивший Краснопресненскую набережную и набережную Тараса Шевченко. Его открыли в сентябре 1997-го к празднованию 850-летия Москвы.

Пешеходные мосты несут дополнительную эстетическую нагрузку – их облюбовали художники (здесь они устраивают выставки и мастер-классы) и модельеры (организуют показы мод). Переходы между небом и водой не отапливаются, зато защищены от осадков. Здесь любят фотографироваться молодые пары.

Вдоль и поперек

Для молодоженов неожиданно привлекательным оказался Лужков мост (он назван по имени местности в районе Болотниковской площади – Царские Лужки) с некоторыми пор стало модным вешать замочки на его перила – как залог крепости семейных уз. Правда, это сильно мешало сотрудникам Гормоста мыть и красить по весне ажурные решетки, и тогда возникла идея: высадить на мосту металлические «деревья любви». По мере заполнения их замочками растения пересаживают на Болотниковскую набережную; а взамен «вырастает» новое дерево – с голыми ветками. Чтобы замочки не появлялись на перилах мостов, сотрудники вывешивают объявление, дескать, это не гарантирует крепость семейных уз! Многие внимают призыву, и гроздь замочков образуются именно на специальных металлических деревьях. Вослед деревьям решили поставить на этом мосту и Скамью примирения, она появилась в 2008-м.

Все крупные пешеходные мосты, построенные после 1990-х, оборудованы подъемными механизмами-эскалаторами, лифтами, и доступны для инвалидов-колясочников. А на Багратионовском есть еще и трапезатор – горизонтальная движущаяся лента.

При строительстве Третьего транспортного кольца некоторым мостам пришлось переехать. Например, Андреевский мост стал в новый створ на Москве-реке. Подготовка переезда заняла почти год, а сам он – всего полтора часа.

Одним из самых необычных мостов столицы стал Живописный мост. Красная вантовая дуга сделала его настоящей достопримечательностью города. Еще одна изюминка – под сводом дуги расположился ресторан, похожий на летающую тарелку. К тому же мост построен не поперек, а почти вдоль реки. Длина сооружения – 1380 метров, выполнено оно из металла и железобетона, а для большего комфорта оснащено шумозащитными экранами.

Конечно, в городе есть и другие замечательные мосты. Все они по-своему оригинальны, не похожи друг на друга. Кроме своей главной функции – помочь преодолеть водное пространство, мосты еще создают неповторимый образ Москвы, которая пронизана руслом большой и малых рек.

Вас ищет Гормост

Сейчас в Государственном унитарном предприятии «Гормост» трудятся три тысячи человек. Почти 600 человек составляют инженерно-технический персонал. В парке автотранспортной техники – 500 единиц.

Число сооружений постоянно растет, и новые специалисты нужны постоянно. Их на предприятии всегда ждут.

Галина КРАСОВА
Фотографии предоставлены ГУП «Гормост»

