

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ...

Вопрос о постройке постоянного моста в Гродно являлся одной из главных проблем города на протяжении нескольких столетий. Но только в начале прошлого века этим вопросом занялись всерьёз. Интересно, что сначала возведение железобетонной конструкции предполагалось далеко от города, и только благодаря настойчивым просьбам гродненцев мост возвели в самом центре.

СЕРГЕЙ ЗАНЕВСКИЙ

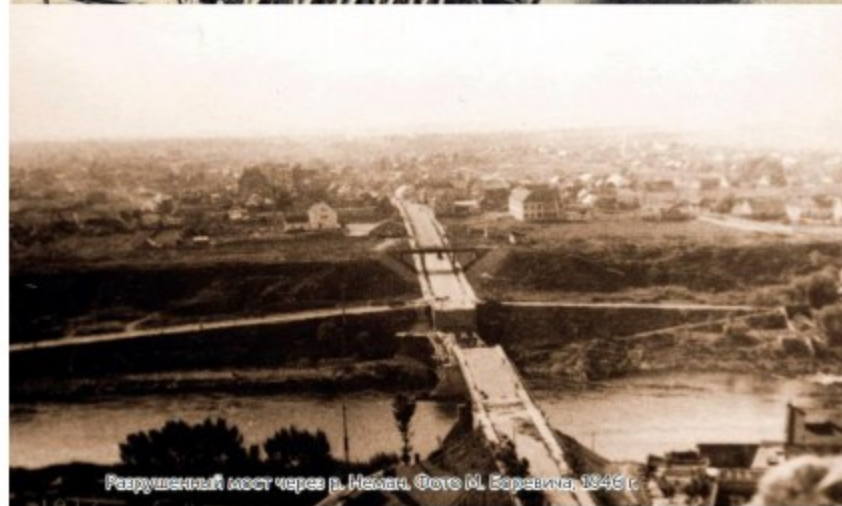
Торжественное открытие нового сооружения состоялось 24 июля 1909 года. Его стоимость составила 800 тысяч рублей. 500 тысяч из них предоставило военное ведомство, остальные триста кое-как собрали за счёт ссуд. К слову, бюджет целого города на следующий 1910 год составлял всего 200 тысяч рублей. Горожане прозвали мост Новым (официальные названия «Алексеевский» и «Петро-Николаевский»), по иронии судьбы сейчас его называют Старый. Впрочем, дошёл он до нас не в первоизданном виде. Простоял всего шесть лет, а 1 сентября 1915 года во время Первой мировой войны был взорван отступающими русскими войсками, дабы задержать продвижение неприятеля. Эта участь ждала ещё четыре моста: железнодорожный и три деревянных. После окончания войны город стал польским. Новые власти были обеспокоены отсутствием моста.

Однако восстановление разрушенного они посчитали делом дорожникам, поэтому рядом с ним возвели новую переправу с многочисленными волнорезами, которые защищали её от коварного течения. Постройка же главного шоссе моста завершилась лишь в 1929 году. В начале Великой Отечественной войны во время бомбардировки города немецкими самолётами одна из бомб попала в мост. Дыру тогда заложили деревянным настилом. Но уже в середине июля 1944 года, когда при освобождении Гродно группа красноармейцев перебежками достигла середины переправы, произошёл оглушительный взрыв – сработала ранее заложённая немецкая мина. Мост был подорван.

Последующее восстановление шло достаточно медленно. В связи с продолжением войны и острой нехваткой металла для фронта вопрос о ремонте моста откладывался. В 1945 году через Неман был сооружён временный разводной мост, который, в связи с большой стратегической важностью, предполагалось строго

охранять. Среди архивных дел можно обнаружить решение Гродненского городского исполкома Совета депутатов трудящихся за № 215 «Об охране и эксплуатации моста через Неман» от 11 мая 1945 года. Согласно ему, с 15 мая устанавливалось постоянное круглосуточное дежурство милиции по обеим сторонам моста, наблюдение за его разводной частью. Специально проинструктированная команда руководила разводкой моста при пропуске речных судов, а также не допускала повреждения разводной части скоплением плавучих брёвен и корчей. На начальника отдела благоустройства города товарища Экмальянца возлагалась обязанность установить с двух сторон моста ящики с песком, бочки с водой, багры и спасательные круги. Кроме того, «ежедневно очищать и следить за необходимым ремонтом моста». Грузоподъёмность этой переправы составляла 16 тонн, скорость – 10 км/ч.

А вот железнодорожный мост в Гродно восстановили очень быстро. К слову, это первый мост подобного



рода на всей территории Беларуси, построенный ещё в далёком 1867 году. Тогда, фактически сразу же после его открытия, известный художник Наполеон Орда изобразил этот мост на своей акварели. Учитывая то, что фронт отодвигался всё дальше на Запад, а наступающая Советская Армия постоянно нуждалась в подкреплении, восстановить железнодорожную переправу через Неман было одной из первых стратегических задач. Впрочем, во время освобождения Гродно она получила незначительные повреждения, и уже через две недели ремонта, к началу августа 1944 года, мост вновь обеспечивал движение по железной дороге. За последующие полстолетия его ремонтировали ещё дважды, при этом движение поездов не прекращали.

К началу сентября 1945 года был восстановлен и низководный мост через реку Неман. Ремонтные работы производили военнослужащие в/ч 26742 во главе с майором Кривенковым. За досрочное восстановление моста и проявленную инициативу шестеро военнослужащих были премированы немалыми суммами в 500 или 1500 рублей. Гродненский городской исполком обязал к 6 сентября ввести восстановленный мост в эксплуатацию, однако не открывать движение по мосту, пока не будет установлена его охрана, служба регулирования и опознавательных знаков. Также предполагалось срочно ликвидировать затор наплывающего леса у нижнего и верхнего моста.

Тем временем город остро ощущал нехватку железобетонного автомобильного моста, о чём писал в своём решении от 10 февраля 1948 года исполком Гродненского городского Совета депутатов трудящихся. Первоначально восстановить разрушенный мост планировали в 1947 году, затем сроки перенесли на следующий год. Однако заказанные на февраль поставки металлических конструкций «в связи с перерасходом металла по БССР» произведены не были, и «откладываются на неопределённое время». Учитывая крайнюю необходимость строительства

моста уже к 1948 году, Гродненский исполком решительно просил Совет Министров БССР срочно выделить из фондов республики необходимое количество металла (561 тонну), а также «передать строительство моста инженерным частям Советской Армии». Стройплощадку для установки механизмов и складирования стройматериалов предполагалось отвести на территории, переданной Гродненскому тонкосуконному комбинату. В итоге высоководный мост через реку Неман был открыт 30 октября 1949 года. Последняя реконструкция переправы проводилась в 2008 году в связи с его физической изношенностью и транспортными проблемами. Заняла она неполных девять месяцев, и уже 9 октября новый – уже 4-полосный мост (ранее он имел лишь две полосы) был вновь открыт для движения.

Более двадцати лет он являлся единственным шоссейным мостом в городе, однако в связи с бурным развитием промышленности и транспорта в 1960-е годы это стало создавать значительные трудности. В итоге в октябре 1966 года Гродненским городским исполкомом в западной части города было решено возвести второй автодорожный мост через Неман в районе улиц Поповича и Весенняя. Тогда, полвека назад, подобные сложные технические объекты возводились очень долго. Работали в одну смену с обязательными выходными. В результате, согласно отчёту «О мерах по строительству и вводу моста» к маю 1970 года, за три с половиной года строительства, был выполнен только 71 процент работ. Полностью закончено лишь сооружение всех пойменных и русловых опор. Кроме того, специальная комиссия выявила многочисленные случаи нарушения трудовой и производственной дисциплины, грубое нарушение техники безопасности, крайне медленное строительство тротуаров и проезжей части, ливневой канализации и электрификации подходов к мосту. Мало внимания уделялось качеству работ. Сорванными оказались и сроки строительства кольцевой магистрали, выполненной к тому



Гродно, железнодорожный мост. Рис. Наполеона Орды, 1867 г.



Мост к Коллежскому парку, современный вид



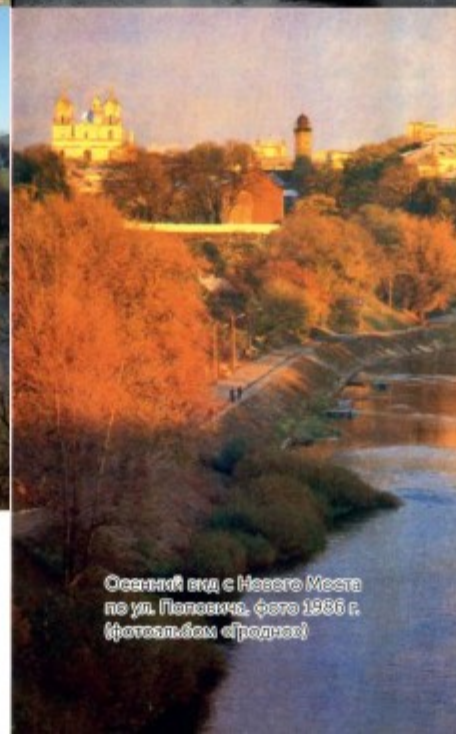
Новый мост сегодня



Мост у впадения Городничанки в Неман, ул. Старозамковая



Старый мост, 1960 г., ГИМБФД (фрагмент из киножурнала «Славянская Беларусь» за 1960 г.)



Осенний вид с Нового Моста по ул. Поповича, фото 1986 г. (фотоальбом «Гродно»)

времени лишь на 44,6%. Не хватало рабочей силы и техники. В итоге работы по строительству моста и подъездных коммуникаций были резко раскритикованы, а ведь открытию нового моста намеревались уже к годовщине Октябрьской революции – 7 ноября 1970 года. Осенью два берега всё же были соединены первыми мостовыми фермами, однако благоустройство и ввод в эксплуатацию переправы произошли лишь в следующем 1971 году. Его протяжённость составила 300,7 метра и 26 метров ширина. Долгое время официального названия мосту не давали, и чтобы как-то различать с другим, в районе улицы Мостовой,

гродненцы называли его Новым. Так название и закрепилось.

К концу 1970-х годов в связи с расширением жилой застройки в занеманской части города, а также строительством предприятия «Синтволокну» (ныне «Химволокно») появилась необходимость и в новой переправе. Открытие третьего автодорожного моста через Неман в юго-восточной части города состоялось в 1986 году. Протяжённость самого длинного гродненского моста через Неман составила 357 метров. Румлёвский мост соединил восточный промышленный район Гродно с микрорайоном Румлёво.

Помимо мостов через реку Неман, в Гродно есть и переправы через её приток – Городничанку. Большинство из них располагаются в историческом районе, известном как Городница. Некоторые из этих мостов, как например Михайловский, долгое время оставались неизменными, иные исчезли во время масштабной перепланировки 1960–70-х годов. Вплоть до лета 1991 года, когда начался ремонт, Михайловский мост сохранял тот вид, который приобрёл ещё за 60 лет до этого. Ремонтные работы закончились довольно быстро, однако не оказались качественными. Старожилы помнят, как уже менее чем через десять лет в брусчатке появились большие ямы и выбоины, и вопрос о новом капитальном ремонте не заставил себя долго ждать. Он прошёл осенью 2008 года. Ещё в сентябре 1960 года было завершено строительство моста, соединившего улицы Ленина и Ожешко.

Есть мост и у впадения Городничанки в Неман – по улице Старозамковой. Более 80 лет он оставался деревянным, из-за чего часто разрушался и требовал постоянного ремонта. Тем не менее, лишь в 1980-е годы был проведён капитальный ремонт и самый близкий к Неману мост сильно преобразился.

В 1978 году вместе с Дворцом пионеров и школьников открылся и новый железобетонный пешеходный мост, соединяющий центр города с Коложским парком. ■