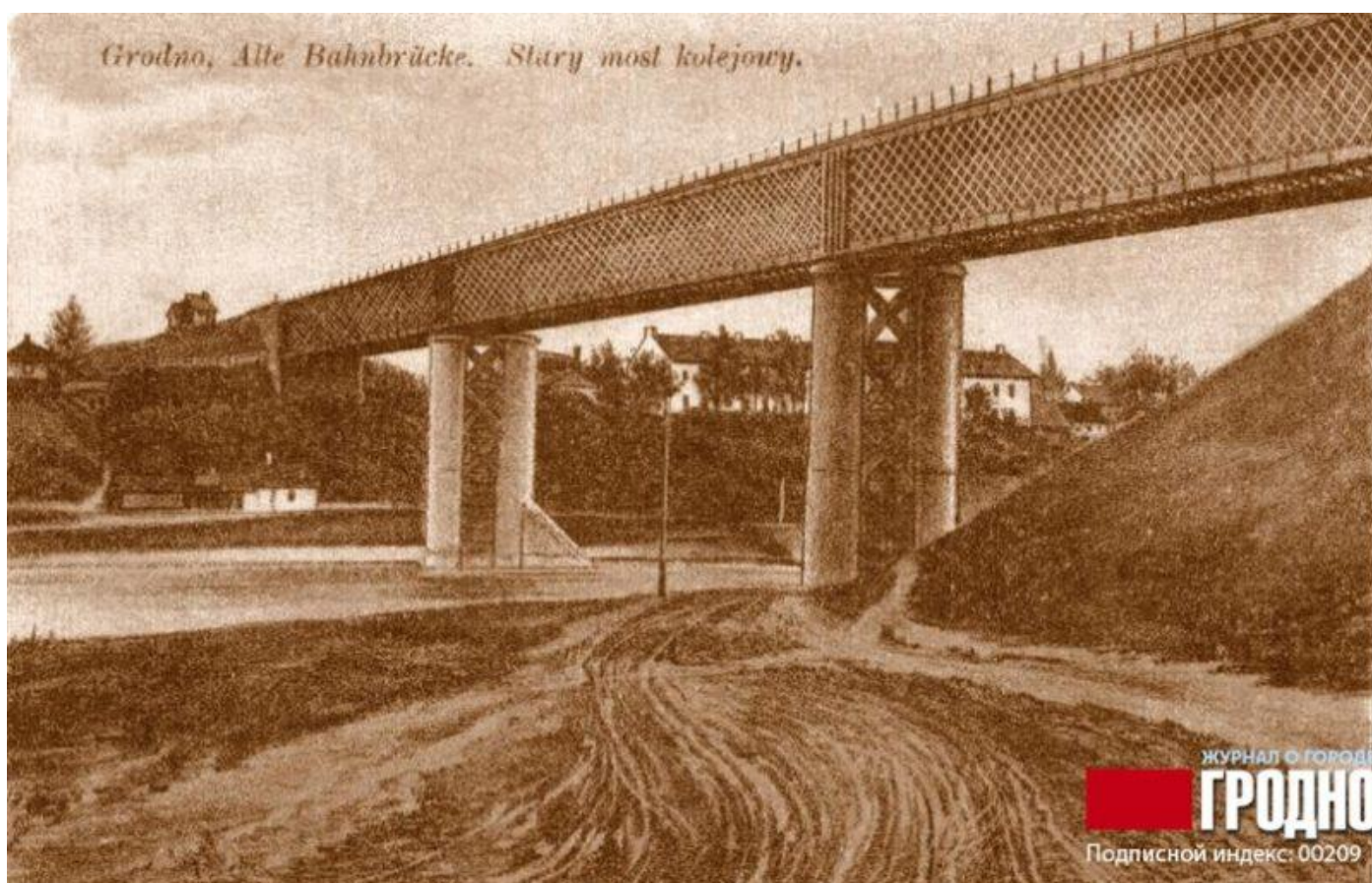


Источник публикации:

Черепица, В. Украшение над Неманом. Как строили старый мост в Гродно [Электронный ресурс] / Валерий Черепица // newgrodnno.by. – Режим доступа : <https://newgrodnno.by/society/staryj-most-grodno/>. – Дата доступа : 15.03.2022.

Вплоть до начала XX века экономическое развитие города Гродно серьёзно сдерживалось отсутствием постоянного сообщения между центральной и занеманской его частями. Существовавший с начала 1860-х годов железнодорожный мост в этом плане практически был не в счёт, ибо обеспечивал только движение товарных и пассажирских поездов. Общение же горожан проходило через лодочников-перевозчиков да парома. Как решался вопрос о строительстве грузового и пешеходного моста в то время, какую роль в этом споре сыграл Николай Венедиктович Романов и о каких заслугах гродненского гражданского инженера и архитектора стоит знать – читайте в статье от «Журнал Гродно».



О том, что такое гродненский паром и какие трудности приходилось преодолевать военным и гражданским людям, хорошо в конце XIX века рассказал писатель Всеволод Крестовский в своих «Очерках кавалерийской жизни». Этот замечательный сюжет охватывал лишь маленький эпизод из жизни уланского полка, отправлявшегося на маневры на противоположный берег реки, а вот что творилось на

пароме не ранним зимним утром, а весной – летом – осенью, да ещё в базарные дни или в церковные праздники, то это в полном объёме и представить себе невозможно. Проклятия в адрес парома и его владельцев были на устах у всех гродненцев от мала до велика.

В начале 1903 года разговоры о необходимости постройки через Неман грузового и пешеходного моста стали серьёзной заботой гродненского губернатора П. А. Столыпина и всего его распорядительного комитета. Много внимания вопросам, связанным с выбором места для строительства моста и его финансированию, уделял сменивший Столыпина новый губернатор М. М. Осоргин. В 1906 году после получения необходимых средств и разыскания толкового подрядчика работы по сооружению моста по проекту инженера Полозовского начались.

Мост этот был необыкновенный, так как строился на двух кессонах, закладываемых в грунт на расстоянии пяти саженей от речного дна. На строительство моста вместе с подходами и подъездами было выделено 800 тысяч рублей, не считая безвозмездно отпущенной городом земли. Все работы по сооружению моста велись под наблюдением Гродненской войсковой комиссией. Следует заметить, что военное ведомство первоначально предполагало строить мост против военных лагерей, которые располагались на далёком расстоянии от центра города. Естественно, что горожане, как могли, противостояли этим планам. Большую роль в отстаивании их интересов сыграл авторитетный в городе человек, бывший управляющий Гродненской контрольной палатой, председатель правления Православного Софийского братства М. К. Стояновский, который в особом представлении государственному контролёру доказывал необходимость постройки моста ближе к центру города. Ближайшим сторонником Стояновского в этом межведомственном споре был гродненский гражданский инженер и архитектор Николай Венедиктович Романов, имевший к этому времени уже значительных опыт ремонта и постройки больших и малых мостов города Гродно. В конечном итоге эта точка зрения на строительство шоссевого стратегического моста, начиная от центра города, восторжествовала. В ходе трёхлетнего его сооружения Н. В. Романов вложил немало сил, дабы мост не только соединил две части города, но чтобы и подъездные пути к нему были как можно удобнее. Помимо всего, как архитектор он хотел, чтобы и сам мост украсил город на Немане.

25. Гродно, Народный домъ.



ЖУРНАЛ О ГОРОДЕ
ГРОДНО
Подписной индекс: 00209

Летом 1909 года начались испытания нового моста. Они состояли в том, что через мост были пропущены три тяжёлые артиллерийские батареи, вместе с которыми прошли по мосту и все его строители. Испытания прошли вполне успешно, и 24 июля 1909 года столь необходимый городу грузовой и пешеходный мост, получивший имя Петровско-Николаевского, был в торжественной обстановке открыт.

Трудно перечислить, что только не возводилось в Гродненской губернии в те годы под руководством её главного зодчего. Объектом его пристального внимания были не только правительственные, но военные и церковные заказы.

Спустя полгода, в мае 1900 года, Романова неожиданно для него освобождают ото всех ранее занимаемых высоких должностей «за назначением на должность старшего инженера по дорожной части Гродненского губернского распорядительного комитета». С этого времени главной заботой Романова становятся губернские мосты и дороги. Гродненский историк и краевед Е. Ф. Орловский в своей книге «Гродненская старина» среди многочисленных событий в истории Гродно, в частности, отмечал, что «15 августа 1901 года был открыт и освящен каменный Губернаторский мост через речку Городничанку. Стоимость моста – 22 000 рублей. Работы производились под наблюдением гражданского инженера Н. В. Романова».



ЖУРНАЛ О ГОРОДЕ
ГРОДНО
Подписной индекс: 00209

Г. Райнштейн

С ЛОНИМЪ
ГРОДН.ГУБ.

Там же сообщалось, что: «1 января 1902 года исполнилось столетие Гродненской губернии. К этому юбилею было приурочено торжество открытия Гродненского народного дома, выстроенного на средства попечительства о народной трезвости...».

Разумеется, что сегодня это здание по сравнению с современными Дворцами культуры выглядит несколько приземлёнными, старомодными, но внутренняя планировка, интерьеры, акустика и в наши дни позволяют бывшему народному дому (ныне концертному залу Гродненского городского центра культуры) быть, образно говоря, в строю. В последующие годы Н. В. Романов был произведён в коллежские, а затем в статские советники, кроме того, на него вторично, но временно, возлагали обязанности губернского инженера, после чего опять следовало возвращение к ставшей уже привычной должности старшего дорожного инженера.

С началом Первой мировой войны Н. В. Романов был откомандирован в 1-й район военно-дорожных работ, а затем в распоряжение начальника военно-дорожного управления Северного фронта. Его славной обязанностью там было строительство и восстановление разрушенных в ходе боевых действий дорог. Но из-за обострившейся хронической болезни 1 апреля 1916 года старший дорожный инженер был откомандирован в распоряжение Гродненского губернского распорядительного комитета, уже находившегося в эвакуации внутри страны, в городе Калуге. Пережив все тяготы послереволюционных событий, Романов возвратился в 1921 году в ставший ему родным город. Печальное созерцание своего любимого детища – взорванного моста через Неман, отсутствие работы, тревоги за жену и сыновей, ещё более ослабили его здоровье. Здесь, в Гродно, на 63-м году жизни и остановилось сердце бывшего губернского архитектора и инженера Н. В. Романова.

Долгое время биография Н.В. Романова была мне известна по его формулярному списку, хранящемуся в историческом архиве города Гродно. Неизвестно было даже то, как выглядел этот человек. Но в конце 2012 года на мое исследование о нём, помещённое в книге «Гродненский Православный Некрополь», неожиданно откликнулся из Москвы правнук гродненского архитектора и инженера Алексей Юрьевич Романов. Он дополнил написанную мной биографию весьма значимыми фактами. Оказалось, что Н. В. Романов родился в города Астрахани, а его отец был морским офицером. Несмотря на то, что семья рано лишилась отца, Николай Венедиктович, благодаря своим способностям и целеустремленности сумел получить прекрасное образование и стать уважаемым в обществе человеком и специалистом. Женился он достаточно поздно на вдове чиновника Гродненского губернского правления Софье Михайловне Головацкой. У четы Романовых было двое сыновей: Павел и Петр. Окончив Гродненскую мужскую гимназию, братья продолжили своё образование в Москве.



Первая мировая война, революционные потрясения, гражданская и советско-польская война надолго разделила сыновей и родителей. После сентябрьских событий 1939 года Софья Михайловна Романова переехала в Москву и жила у своего сына

Петра. Зимой 1942 года она умерла, а Петр Николаевич скончался в 1981 году. На момент нашей встречи весной 2013 года с приехавшими из Москвы в Гродно потомками Н. В. Романова его внуку Юрию Петровичу было 83 года, правнуку Алексею Юрьевичу – 44 года, а его сыну Павлу Алексеевичу – 16 лет. С их слов, все они, а также их родственники по линии Павла Николаевича, испытывали огромный интерес к Гродно, где трудился и умер их знаменитый предок.

Тогда же была организована для москвичей и экскурсия по городу, в ходе которой они побывали у построенных Н. В. Романовым Народного дома, Губернаторским моста, а также у опор бывшего Петровско-Николаевского моста, на одной из которых сохранилась со времени его открытия дата «1909 год». Существует мнение, что в ней заключается и своеобразный ключ к пониманию названия моста: в том году отмечалось всей Россией 200-летие победы Петра I над шведами под Полтавой в 1709 году, да и ранее будущий первый российский император бывал в Гродно в ходе Северной войны. Отсюда и появилась первая часть названия моста, вторая же означала факт открытия его во время правления императора Николая II. Побывали гости из Москвы и на старом православном кладбище, где похоронен гродненский архитектор и инженер.

Историческая справка

Николай Венедиктович Романов родился 6 апреля 1863 года, вероисповедания православного, происходил он из обер-офицерских детей, то есть из лиц, отцы которых выслужили дворянство до их рождения. После окончания в 1887 году Института гражданских инженеров в Петербурге со званием «гражданский инженер» и правом на чин X класса, он был направлен служить младшим инженером строительного отделения Гродненского губернского правления. В 1886-1889 году Романов был утвержден в чине коллежского секретаря и за выслугу лет произведен в титулярные советники. В октябре 1890 года он был назначен младшим архитектором строительного отделения, а уже через два с половиной года, сразу после смерти губернского архитектора Золотарева, он получил 23 марта 1893 года и эту высокую должность.