

ПЕРЕПРАВА, ПЕРЕПРАВА! ИСТОРИЯ ГРОДНЕНСКИХ МОСТОВ

Источник публикации:

Себенко, А. Переправа, переправа! История гродненских мостов [Электронный ресурс] /Александр Себенко // vgr.by. – Режим доступа : <https://vgr.by/2022/02/13/pereprava-pereprava-istoriya-grodnenskih-mostov/>. – Дата доступа : 13.04.2022.

Самым первым из существующих мостов через Неман является Старый мост. Движение по нему началось в 1909 году. Он получил название Петровско-Николаевского моста. Во время войн его разрушали и восстанавливали. А как гродненцы переправлялись через Неман до строительства этого моста? Об этом пишет историк Александр СЕБЕНКО.



МОСТ ПОВРЕДИЛ ЛЕДОХОД?

С начала XVI века, с 1503 года, в средневековом Гродно существовал капитальный мост через Неман, способный устоять при ледоходе и в половодье. Он располагался примерно на том же месте, что и нынешний Старый мост. Изображение этого моста наверняка видел каждый житель нашего города на знаменитой гравюре М. Цюндта, выполненной по рисунку Адельгаузера 1568 года.

Есть версия, что мост был разрушен во время одной из средневековых войн. Однако эта информация не совсем точная. Позднее Средневековье завершилось в конце XVI века, а изображения гродненского моста мы видим на гравюрах Томаша

Маковского 1600 года, гравюре Габриэля Ганса Георга Боденера (1664 – 1758) и целом ряде других гравюр, хотя они и являлись перепечатками и вариантами более старых работ.

Однако на гравюре Томаша Маковского, по сравнению с изображением 1568 года, мост изображен чуть ниже по течению Немана. Возможно, в конце XVI века он был поврежден ледоходом или половодьем и возводился заново уже на новом месте, но также могло быть, что на гравюре Цюндта место нахождения моста было изображено неверно.

Подъем от моста в город, обусловленный сложным гродненским рельефом, в 1600 году, как и позднее, вплоть до строительства моста в 1908 году, находился между нынешним Новым замком и Драмтеатром.

На плане Гродно 1655 года (историки считают, что он был выполнен позднее, во время Северной войны) и плане 1706 года мы вновь видим изображение моста на том же месте. Возможно, мост действительно разрушали, но, без сомнения, горожане раз за разом его восстанавливали, поскольку от этого напрямую зависели их доходы, получаемые от торговли.

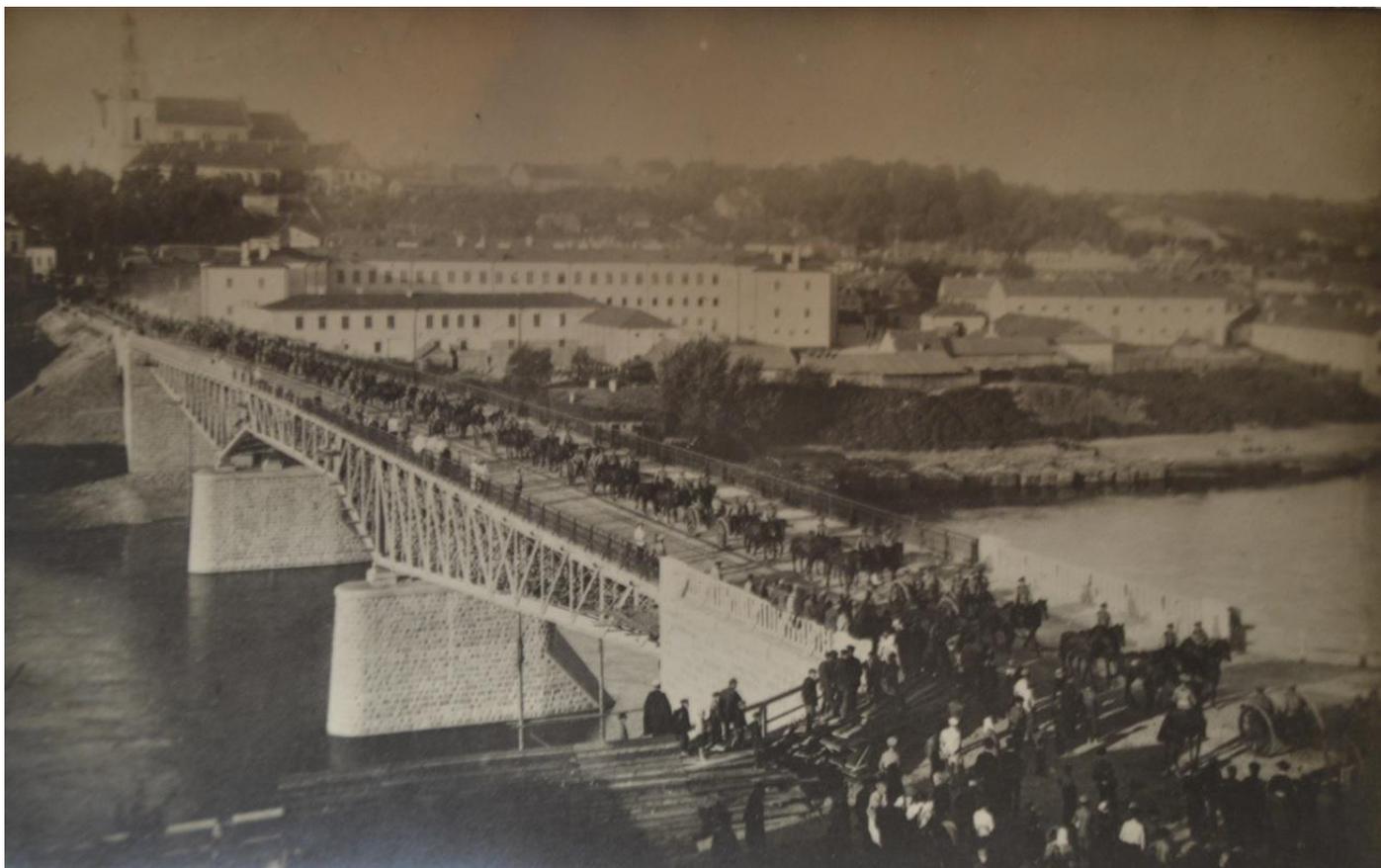
Точно известно, что во время Северной войны, в апреле 1706 года, русские войска, отступая из нашего города, сожгли мост. Но его отстроили, он появился на плане Гродно 1795 года.

КОРОЛЬ ПЫТАЛСЯ СБЕЖАТЬ

Так когда же исчез самый старый гродненский мост? Эта история связана с судьбой последнего польского короля Станислава Августа Понятовского. В 1795 году он отрекся от престола и проживал в Гродно. Ему разрешили иметь большую свиту, и он часто совершал конные прогулки по берегу Немана. Гродно тогда являлся пограничным городом, и такие прогулки стали головной болью для местных властей.

И чтобы у Понятовского во время променада не было соблазна сбежать на запад, администрация города (а это уже была Российская империя) в 1795 или позже решила разобрать мост через Неман.

После того, как Понятовский уехал в Санкт-Петербург, в Гродно на месте бывшего моста был построен новый, но не капитальный, а временный наплавной. В 1812 году именно на этом мосту разразился бой с наполеоновскими войсками, во время которого последним не удалось с ходу захватить переправу — она была сожжена.



ХОЧЕШЬ ПЕРЕЙТИ НЕМАН? ПЛАТИ!

Историки считают, что на рубеже XX века, вплоть до постройки Старого моста, гродненцы пользовались паромной переправой через Неман. Место паромной переправы называлось перевозом и находилось напротив нынешнего здания БИПа, чуть выше по течению от существующего сегодня моста. Паром представлял собой одну или несколько больших, широких и длинных лодок, на которые установили дощатый настил с ограждениями.

Паром крепился к берегу канатом, который разматывался по мере движения. У пристани парома, где люди подолгу ожидали переправы, шла торговля мелким товаром.

Переправу на пароме описал в своих «Очерках кавалерийской жизни» знаменитый писатель Всеволод Крестовский, который в 1870-е годы проходил службу в Ямбургском уланском полку, имевшем штаб и казарму в Гродно, на Доминиканской (ныне Советской) улице:

«— Паро-ом!.. ге-ей! Да-вай жи-ве-я паро-ом! — рупором приставив руки к губам, зычно подает вахмистр голос на тот берег.

— И-де-ет! — протяжным откликом доносится к нам из тумана с середины реки — и вот минут через десять, выплывая из белесоватой мглы темной массой, паром неуклюже и медленно причаливает к берегу.

— Переправа повзводно. Первый взвод вперед, шагом — марш!

Люди спешно двинулись к парому.

— Не жмись! Не напирай! Куды вас, дьяволы, всех разом поперло! — распорядился и хлопотал вахмистр. — Вводи в порядке поочередно, на лошадь

дистанции, по одному!.. Да осторожнее! Под ноги гляди! Ставь коней рядом, головами в поле, к воде, задом к середине!.. Да без суеты! Поспеешь! Не бойсь, никого не забудем, всех возьмем!.. Ну? Готово, что ли?

– Готово!

– Ну, отчаливай с Богом! Господь с вами!..

И паром, как-то скрипя и кряхтя, грузно и тяжело отчаливает от берега и уплывает в редеющую мглу тумана. С реки слышно, как иногда тревожно топнут о настилку парома конские копыта и вслед за тем резко и коротко взвизгнут сердитые жеребцы.

– Но-о, ты! Дерись тут ещё, кусайся! Я те покусуюсь! — доносится сердитый голос солдата, крикнувшего на повздоривших коней.

Паром придет обратно не ранее, как минут через двадцать, а то и через полчаса».

Переправа на пароме была платной, а потому владелец парома за небольшие деньги нанимал зимой крестьян, чтобы они ломали лёд на реке. Жители и гости города не могли переходить Неман по ледяному насту бесплатно и вынуждены были платить за услуги парома.

НЕ ПАРОМОМ ЕДИНЫМ

Мало кто знает, но и в XIX веке в Гродно, одновременно с паромом, существовал мост, причем на том же самом историческом месте, где стояли мосты и несколькими веками ранее. Но эта переправа не была круглогодичной.

Член Императорского русского географического общества Генерального штаба подполковник Павел Бобровский в 1863 году в книге «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния» писал: «Устройство мостов на Немане, по причине быстрого течения, сопряжено с затруднениями.

До сих пор существует один только плашкоутный мост в Гродно, длиною в 50 сажень (106,68 метров), на 7 плашкоутах, с двумя разводными плашкоутами для пропуска судов». Плашкоутами называли плоскодонные несамоходные беспалубные суда. Они и служили опорами деревянного моста.

Как сообщал Павел Бобровский, плашкоутный мост разводился в конце ноября и наводился после весеннего половодья в конце апреля. При половодьях переправа производилась на пароме, выдерживающем тяжесть 16 одноконных подвод. Таким образом, паром в Гродно работал с конца ноября до конца апреля, то есть пять месяцев, останавливаясь даже зимой.

ПО ВОДЕ НА «САМОЛЁТЕ»

После постройки Петровско-Николаевского моста надобность в пароме отпала, но на Немане в Румлёво напротив Понемуни существовал еще один паром, который перевозил военнслужащих и грузы для военного лагеря 26-й пехотной дивизии.

Этот паром назывался «самолетом» и работал в тёплое время года, так как войска ежегодно выходили из зимних квартир в летний лагерь для полевой учебы с апреля по сентябрь.