



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО ГРОДНО С АЛЕКСАНДРОМ СЕВЕНКО

ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ
ГРОДНЕНСКОГО УГОЛКА

Александр СЕВЕНКО | Фото автора



Сегодня Портовая улица в Гродно – это менее двух десятков зданий, из которых шесть жилых, включая общежитие порта, и около дюжины – офисных и производственных: склады, мастерские, проходная порта... Дома у берега Немана в том районе появились ещё в период Средневековья, но сама улица в нынешнем виде возникла в первой половине XIX века и получила своё наименование от расположенного там речного порта. Главными её достопримечательностями являются гродненский порт, в том числе старое кирпичное здание его управления, и старинный гидрологический пост.

Вниз к реке по тихой улочке

Улица Портовая состоит из двух частей: жилой и производственной. Там, где набережная реки Неман, идущая вдоль Левонабережной улицы, завершается, начинается производственная часть улицы Портовой. Она представляет собой огороженный забором участок берега реки Неман и речного затона, где, собственно, и располагается гродненский речной порт. Туда можно попасть через проходную, к которой ведёт небольшая улица Краснофлотская – участок асфальтированной дороги без построек возле стоянки в парке на Левонабережной улице.

Жилая часть улицы Портовой расположена перпендикулярно к берегу Немана и спускается с высокой кручи вниз, начиная от улицы Краснопартизанской. На спуске с правой стороны к Портовой

примыкает Левонабережная улица, а далее мы упираемся в тупик – точнее в бетонное ограждение гродненского речного порта. Справа и слева от тупика, как и по всей этой части улицы, из-за заборов виднеются дома усадебного типа. Однако на одном из участков по улице Портовой, 3, 3/1 и 3/2, расположено довольно большое довоенное одноэтажное здание из старого кирпича, похожее на старинный склад.

От Портовой можно подняться к улице Мира, если от перекрёстка с Краснопартизанской улицей пройти по пешеходной дорожке между домами №62 и №66, а затем преодолеть несколько десятков ступеней вверх, до следующего, более высокого яруса берега реки Неман.

Рядом с Портовой, на Левонабережной улице,

высятся два жилых двухэтажных дома №41 и №43, которые в советское время были построены для работников речного порта. Сейчас там завершается капитальный ремонт, и они выглядят презентабельно и вполне современно.

На гродненской пристани – ладьи с товаром

Начиная с седой древности, река Неман была одним из важных торговых путей Восточной Европы, по которому перевозились янтарь, соль, воск, оружие и другие изделия из железа, посуда, дорогие вина и предметы роскоши. Место для строительства древнего города Городен на слиянии рек Немана и Гродничанки было выбрано очень удачно и позволило взять под контроль эту важнейшую водную артерию. Торговля по Неману явилась источником процветания Гродно в XII столетии, ставшем золотым веком в древней истории города.

Территория нынешнего речного порта в Гродно представляет большой интерес для историков и археологов. В XIV веке напротив устья реки Гродничанки на Немане располагался довольно большой остров, состоящий из нанесённого водой речного песка. Через остров проходила лодочная переправа, при помощи которой купцы доставляли товары по сухопутному пути в Подляшье и далее в Польшу, и обратно.

В исторических источниках за 1390 год в связи с нападением на Гродно князя Ягайло упомянута железная цепь, переброшенная через реку Неман. Тогда войска Ягайло осадили Гродненские Верхний и Нижний замки князя Витовта. Когда после многочисленных штурмов, пал Нижний замок, Витовт, войска которого расположились на левом берегу Немана, попытался помочь защитникам Верхнего замка. К мощной железной цепи, переброшенной через реку, прикрепили лодки, и таким образом сделали наплавной мост. По нему из замка вынесли раненых и перебросили в замок подкрепление. Тогда князь Ягайло приказал срубить выше по течению Немана несколько огромных вековых дубов, связать их вместе и пустить по реке как таран. Железную цепь удалось разорвать и разрушить переправу, и на 50-й день осады Верхний гродненский замок сдался.

Мощная железная цепь появилась на Немане не случайно и не вдруг. Дорогостоящая по тем временам работа по её изготовлению была проведена заранее и успешно окупилась, но каким образом? По-видимому, основная часть речного русла Немана в XIV веке в судоходный период перекрывалась большой железной цепью, подобной цепи в Бухте Золотого

Рога в Константинополе. А речные суда: ладьи и большие лодки, а также плоты с товаром пропускали мимо неманского острова по узкому рукаву реки. Там их досматривали и брали с купцов «мыто» (таможенную пошлину) за товар. Часть судов проходила мимо Гродно транзитом, заплатив пошлину, другая часть разгружалась в небольшом порту на левом берегу Немана, затем товар доставляли заказчикам или на рынок на лодках. Таким образом, на месте нынешнего порта могла существовать одна из старейших гродненских пристаней. А в период военной опасности заградительная цепь использовалась в интересах обороны города.

Из истории речного порта

Речной порт в привычном нам виде появился в Гродно в первой половине XIX века. Узкий рукав Немана в районе острова выше по течению реки был пересыпан валом, и остров соединился с берегом Немана. Так на месте бывшего русла появился затон, удобный для стоянки судов. В начале 1860-х годов, как отмечал член Императорского Русского географического общества Генерального штаба подполковник Павел Бобровский, там на зимовку оставалось до ста судов. В минувшем этот затон был гораздо длиннее нынешнего и был оборудован ремонтными доками.

Строительство полноценного речного порта (до 1975 года порт именовался пристанью) в Гродно имело огромное значение для экономики города и способствовало его процветанию и росту. Однако, как утверждают исследователи, перекрытие рукава Немана привело к одной непредвиденной и неприятной ситуации. Вследствие изменения направления речного потока река стала подмывать подножие холма, на котором расположена Коложская церковь, и довольно быстро его размыла, в связи с чем в 1853 году произошло первое обрушение части стен храма в Неман, которое повторилось в 1864 и 1889 годах.

До 1862 года, когда заработала Петербурго-Варшавская железная дорога, гродненская пристань оставалась одной из важнейших на Немане и играла ключевую роль в грузоперевозках для центра губернии, а также в торговле белорусских земель с Восточной Пруссией. Известно, что в навигацию 1817 года по Неману в Кенигсберг прошло 124 витины, 43 полувитины и 443 плота, а в 1839 году через гродненскую пристань было отправлено в Пруссию товаров более чем на 500 тысяч рублей. Из Гродненской губернии вывозили пеньку, лён, льняное семя, рожь, пшеницу, ячмень, овёс, гречку, горох, масло, сало и спирт. Важнейшее значение имела транспортировка



по Неману леса. В Гродненскую губернию из Пруссии ввозили сахар, вина, ром, перец и другие пряности, посуду и различные промышленные изделия.

Летом 1856 года к гродненской пристани впервые пристал пароход «Вильно», построенный в немецком городе Кобленце на Рейне. Это судно приступило к перевозкам пассажиров по Неману из Гродно на курорт Друскеники.

С конца XIX века в Гродно размещалось управление судоходной дистанции, которое сначала входило в Ковенский, а с 1901 года – в Виленский округ путей сообщения.

Примерно в 1914 году из местного жёлтого кирпича, произведённого на кирпичном заводе в имении Станиславово, было возведено здание управления гродненской пристани (сейчас – здание на улице Портовой, 5). Сначала оно было одноэтажным, но примерно через семь лет был достроен второй этаж здания, который отличается по цвету

кирпича. Старые деревянные входные двери здания украшены якорями, рядом, на открытом воздухе, размещена богатая коллекция якорей разных судов и времён. На территории порта сохранилась аллея старых каштанов, параллельно ей на другой стороне дороги, ведущей к зданию Гродненского участка, несколько лет назад высажены молодые яблони.

На 1915 год в Гродно имелось не менее 13 судов, построенных в Германии и в Российской империи. Любопытно, что строительство судов велось и в окрестностях Гродно: в имении Горны Гродненского уезда, которое принадлежало семейству О'Бриен де Ласси, в 1887 году был построен торгово-пассажирский пароход «Девайтис».

В межвоенное время по Неману ходили пароходы «Ягайло», «Ядвига», «Рыдз-Смиглы» и «Огинский». Вблизи населенных пунктов на берегах Немана были оборудованы пассажирские пристани.

От «Пушкина» до «Зарницы»

После вхождения Гродно в состав БССР был образован гродненский участок Пинского пароходства, а накануне Великой Отечественной войны было создано Неманское пароходство. Пароходы были переименованы. Пароход «Ягайло» стал «Пушкиным», «Ядвига» – «8 марта», «Рыдз-Смиглы» – «Боец».

Ранним утром 22 июня 1941 года пароход «Пушкин» совершал свой привычный рейс по Неману от Мостов до Гродно, собирая на небольших сельских пристанях людей, едущих в город на воскресный рынок за покупками. Однако капитан судна остановил пароход на пристани у деревни Александрово. Оттуда уже была видна бомбардировка Гродно немецкой авиацией. Капитан объявил пассажирам, что началась война и пароход дальше не пойдёт. Позже он развернулся и пошёл в Мосты, а пассажиры были высажены на своих пристанях.

Суда Неманского пароходства чудом пережили немецкую оккупацию и после полного освобождения Гродненщины в июле 1944 года стали основой для обновлённого речного пароходства. Условия работы пароходов в первые послевоенные годы были очень сложными. Русло реки было завалено металлическими конструкциями взорванных мостов и затонувшими понтонами, фарватер занесло песком. В Гродно до 1949 года, до открытия после восстановления Старого моста, действовал военный наплавной мост, который не имел разводной части. Пароходы были старыми, не хватало специалистов. Но постепенно работа гродненской пристани и участка речного пути была налажена.

До конца 1950-х годов по Неману продолжали

ходить пароходы, которые постепенно заменялись новыми теплоходами. Последним пароходом, выведенным из эксплуатации, стал «Пушкин», спущенный на воду ещё в 1913 году. В 1974 году по Неману начал ходить новый скоростной теплоход на воздушной подушке «Зарница».

Примерно с середины 1960-х годов речной пассажиропоток стал падать в связи с развитием автобусных перевозок. Спустя 10 лет на базе речной пристани в Гродно был основан речной порт, в связи с ростом перевозок строительного песка и песчано-гравийного материала. Он осуществлял доставку минерально-строительных грузов предприятиям, расположенным в приречных районах, строительство и ремонт судов и другой передвижной погрузочно-разгрузочной техники. В 1987 году объём перевозки грузов составил около 1 миллиона тонн.

В 1980-е годы Гродненское бюро путешествий и экскурсий приглашало совершить экскурсионные туры по реке Неман на теплоходе по двум маршрутам: вдоль берегов в пределах областного центра и его окрестностей и до курорта Друскининкай. К концу этого десятилетия река Неман уже значительно обмелела. После возведения Неманской ГЭС отрезок, пригодный для навигации, значительно уменьшился. Сегодня речной порт фактически обслуживает участок реки от Неманской ГЭС до Перелома на белорусско-литовской границе.

Здесь наблюдают за рекой

Гидрологический режим реки Неман в пределах города Гродно хорошо изучен, ведь наблюдения за водной артерией ведутся уже без малого полтора столетия: с 1877 года, когда на левом её берегу напротив устья реки Городничанки был построен гидрологический пост.

Любопытно, что история создания гродненского гидрологического поста тесно связана с историей пивоварения в нашем городе. Когда в 1877 году австрийский купец Иосиф Кунц обратился к властям за разрешением на строительство на берегу Немана пивоваренного завода, его обязали построить на левом берегу этой водной артерии гидрологический пост для наблюдений за уровнем воды в реке. Уже вскоре пост был построен.

В дореволюционное время данные наблюдений пересылали в Санкт-Петербург. В советское время они обрабатывались и изучались на месте: в отделе гидрологии Гродненского центра по гидрометеорологии. Сейчас пост принадлежит филиалу «Гродненский областной центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» государственного



учреждения «Республиканский центр по гидрометеорологии, контролю радиоактивного загрязнения и мониторингу окружающей среды» Министерства природы Республики Беларусь.

На стене здания гидрологического поста сохранилась отметка уровня воды во время рекордного паводка на Немане. Отметка была сделана 23 апреля 1958 года в момент максимального подъёма воды в реке, который составил 8 метров 93 сантиметра! Берег в районе Портовой улицы оказался под шестиметровой толщей воды! Старожилы рассказывают, что суда могли швартоваться прямо у крыльца управления речного порта. Сегодня Неман обмелел, и можно смело прогуливаться по его берегу, любясь прекрасными видами на правобережную часть нашего древнего города. ■