

СТАРЫЙ НОВЫЙ МОСТ

СПРАВКА

Второй автомобильный мост в Витебске через Западную Двину был построен в 1934-м и тридцать лет носил название «Новый». В 1941-м при наступлении немецких войск эстакады моста были частично разрушены, но оккупанты их восстановили. При освобождении города 26 июня 1944-го саперы под командованием старшего сержанта Федора Блохина спасли заминированную переправу от взрыва. После войны мост пережил две реконструкции. Но во второй половине 1980-х он уже не отвечал техническим характеристикам и требовал замены.

Нужно сносить

С 7 сентября 1988-го в связи с началом демонтажа пролетов, подготовкой и проведением буро-взрывных работ был закрыт проход пешеходов. Трамвай № 8 «Радиотехнический завод – Полоцкий рынок» пущен через микрорайон Лучеса.

Через три дня в газете «Віцебскі рабочы» выходит интервью с председателем горисполкома Николаем Федорчуком, в котором он делится планами. Необходимо отметить: часть горожан не хотела мириться с мыслью, что мост будет полностью обновлен.

«– Надолго закрыли? – спрашивал корреспондент.

– Навсегда, как это ни больно звучит, – ответил Николай Федорчук. – К сожалению, мост отслужил свое. Он морально и физически устарел и пришел в полную негодность».

Авторитетная комиссия специалистов признала, что реконструировать мост нельзя. Правда, возведенные из бутового камня и цементного раствора опоры оставались настолько крепкими, что не поддавались никакому инструменту. Но их также невозможно было использовать.

Для пешеходного перехода через Западную Двину власти планировали установить pontонный мост. Но отказались, так как он находился бы вблизи стройплощадки. Второй вариант предусматривал открыть с весны 1989-го паромную переправу от бывших судоремонтных мастерских до развалин прежнего кожевенного завода. Вводился дополнительный автобусный маршрут №22 «Телезавод – вокзал». Грузовые машины пошли через Кимовский и Кировский мосты. Чтобы не создавать пробки в центре города, возле театра им. Якуба Коласа ограничивалось движение фур и машин с прицепами.

Демонтажем моста занималась СПМК-25, которая должна была справиться с работой до конца года. Затем наступал черед строителей из мостоотряда № 425. На возведение переправы правительством БССР выделялось 5 млн руб. Николай Федорчук сообщил, что новое сооружение со сроком сдачи в 1991-м будет почти в три раза шире старого (вместо 12 м – 32 м) и рассчитано на любой современный транспорт.

Обратный отсчет

Подготовка к взрыву велась не одну неделю. Например, в десятках бетонных свай, поддерживавших эстакады моста, делалось до 15 отверстий глубиной 40 см, в них закладывались заряды патронированного аммонита.

Многотиражная газета «Строитель» 15 октября публикует фоторепортаж о сносе моста. Корреспондент сообщал, что подрыв был намечен на 18.00. Многочисленные зрители следили за действием из окон общежитий правобережья, рабочие второй смены завода им. Кирова (ОАО «Вистан») усеяли крыши производственных корпусов.

И вот электрический заряд побежал по кабелю... Металлические конструкции с помощью речного транспорта были перемещены на берег и разрезаны.

Металл – за бартер

Строительство нового моста пришлось на непростое время, и запланированный срок сдачи сдвинулся на год. Впрочем, для эпохальных политических и экономических изменений, проходивших тогда в стране, это совсем немного.

В конце существования СССР и после его развала из важной цепочки «товар – деньги – товар» выпала середина. В обиход вошло понятие «бартер», так как высокая инфляция, введение в бывших союзных республиках своих денежных единиц вносили финансовую неразбериху. Поэтому производители, если они не могли получать твердо конвертируемую валюту, предпочитали обмениваться товаром.

В недавнем интервью газете «Витьбичи» Николай Федорчук вспоминал, что новый мост Блохина строился за счет бартера. Заместитель председателя горисполкома Владимир Кичигин все рабочее время посвящал возведению переправы. Он возил на Воронежский завод металлоконструкций телевизоры, ковры, обувь, чулки, носки, одежду, производившиеся на витебских предприятиях.

И вот 13 февраля 1992-го наступил долгожданный момент. Мостостроители с помощью специальных приспособлений начали надвигать пролетное сооружение весом 1350 т с правого берега на левый. Затем они приступили к укладке на металлоконструкции бетонных плит и начали оборудовать подъезды.

От прежнего моста остались лишь скрытые под водой фундаменты быков, на которых возведены новые опоры.

С ветерком!

Торжественное открытие нового моста Блохина длиной 225 м состоялось в 13 часов 29 декабря 1992-го. Накануне на встрече в горисполкоме многие строители, транспортники, коммунальщики получили грамоты и услышали в свой адрес добрые слова.

На митинге Николай Федорчук поблагодарил витебские предприятия за помощь в реализации важного проекта. Среди них «Витязь», «Белвест», заводы им. Кирова и Коминтерна и другие. Начальник мостоотряда А. Бондаренко вручил эксплуатационщикам символический ключ.

Прошел первый трамвай с пассажирами, за ним – легковушки и грузовики. К вечеру обновленная переправа уже несла на своих широких плечах поток городского и транзитного транспорта.

А мостоотряд № 425 приступил к реконструкции моста им. Шмырёва в микрорайоне Лучеса.

Сергей Ляшук