

■ ПЕШКОМ ПО ГРОДНО

В нынешнем году в наш город придут тысячи туристов. Одни захотят поближе познакомиться с культурной столицей Беларуси, другие – стать участниками юбилейного X фестиваля национальных культур, третьи – посмотреть, насколько изменился Гродно за последние годы. Прогуляться по улицам и площадям, они наверняка будут интересоваться их историей. Чтобы впечатлить знаниями, горожанам следует держать в голове немало интересных и значимых фактов. Знакомит с ними «Гродненский вестник» в проекте «Пешком по Гродно». Приглашаем на очередную экскурсию.

Привокзальная площадь

Площадь, по которой прогуляемся сегодня, за свои полтора столетия претерпела существенные изменения. Впрочем, началось они лишь спустя сто лет после того, как в 1868 году с открытием линии «Санкт-Петербург – Варшава» в Гродно был построен первый железнодорожный вокзал.

К площади соприкасаются три улицы: Ошкю, Буденного и Тимирязев-На (Белорусские названия). Площадь в виде привокзальной, мощеного булыжником, прилегает к зданию вокзала. Кольцевым центром ее была круглая аллея, по периметру которой росли деревья. Вокзал представлял собой двухэтажную постройку с виа дуорум, соединяющуюся галереей с двумя флигелями.

В годы Первой мировой войны здание вокзала пострадало, равно как и Привокзальная площадь. В 20-е годы прошлого столетия при правлении в париж, во Второй мировой войне на площади объекты железнодорожного вокзала оказались одним из первых зданий, восстановленных в Гродно после войны, уже в 1945 году на приезд первых пассажиров. Благоустроена была и Привокзальная площадь, на клубу высажены новые деревья, рядом установлены плоские скульптуры Ленина и Сталина, благоустроены на склоне. Вскоре они «окрестили» в городской парк, а в центре клубы установлены памятник «вождю всех народов».

В результате реконструкции вокзала над галереей появились второй этаж, центральное двухэтажное здание обвелось, банкнот, а справа от него появились двухэтажная пристройка для служб вокзала и багетного отделения. В таком виде вокзал и Привокзальная площадь, король ходит старожилы-гродненцы.

Рядом Привокзальной площади середины 50-х годов произошло во время войны сохранилось довольно застроенный уголок старого привокзального города. Узкие, мощеные булыжником улицы, магазинчики, застройки, дома, даже на верхних этажах, по-прежнему заборы и обилие зелени? Протянулись вблизи речки Гродненская была местом сброса хозяйственных отходов с окружающей предпрятий, учреждений и домов. Но зря в народе она получила название «Бонючка».

Гродненские власти пытались найти по-другому решить проблему речушка. В очередной раз об ограничении застройки в январе 1963 года, когда пришло время принять решение: «В целях расширения служебной площади речки Гродненской на участке от моста по улице Ошкю длиной 100 метров по улице Тимирязева на участке от моста по улице Ошкю до моста по улице Ленина, проверить с устройством стока вод по трубопроводу. Сохранение существующего моста по улице Ошкю с трубопроводом разработать проектным путем, для устройства водных зеркал запереться плотина высотой до 5 метров из лаванной наброски с гравийными зареками, оборудованными водорослями через зрелье, плотины и шпильные заграждения в немном быффе».

Лишь после того как была построена канализационная сеть и прекратились промышленные стоки с заводов автогарагов (на его месте теперь мосты «Европост» и «Горизонт», речка постепенно начала самоочищаться, в ней появились водоросли и мелкие рыбешки.

Когда в начале 1957 года было принято решение об открытии в Гродно международного транзитного железнодорожного движения, власти обратились тем, как улучшить «лицо города» – Привокзальной площади. В апреле гродненским властям за благоустройство площади и прилегающих к ней улиц. Было решено до 20 лет провести реконструкцию и заасфальтировать Привокзальную площадь, прелесть, вопреки на ней появились лишь в середине 60-х годов. В дальнейших планах были капитальный ремонт улицы Буденного и тротуаров, восстановление уличного освещения, ремонт заборов, ремонт и покраска зданий различных

организаций и учреждений, очистка прилегающих территорий от мусора и нечистот. Рукотворителей, торговые объекты которых находились на площади и прилегающих улицах, обязали заборить и окрасить ряд ларьков, вывески, заасфальтовать.

Стоит сказать, что в середине XX столетия район железнодорожного вокзала пребывал в полуосновном состоянии, исходя нарушению гудками международного пассажирского поезда «Ленинград-Киев». Транзитного движения на площади и улицах практически не было. Речку автозаводов да грузовые поезда доход с тротуар проезжали по булыжниковому покрытию. Но в самом конце 50-х годов ветры перемены коснулись этого патристического уголка Гродно и в последующие 25 лет изменили его до неузнаваемости. У города появились большие перемены городского развития, вокзал не должен был отставать от них.

Первые новые здания в просторы площади архитектору добавили после завершения строительства в декабре 1962 года дома №48. В нем на первом этаже находились профессиональный магазин «Спутник», стоматологическая поликлиника, управление «Гродноэнерго» и домоуправление №1. После расширения улицы Привокзальной площадь увеличилась за счет расширения улицы Ошкю между ней и соединившись в незначительной левой стороны улицы. Затем архитекторами разработались различные проекты комплексной реконструкции площади, но на один из них не был взят за основу, площадь и прилегающий район продолжали застраиваться хаотично. Сначала вырос двухэтажный домик по улице №42 по улице Ошкю, через два года к нему прилегли дваэтажные здания.

Когда по дворе дома №42 протекала Гродненка, а за ней была разбита спортивная площадка СШ №2. Школьники летом играли на ней в футбол и баскетбол, а зимой замерзшая асфальт речушка шириной метров десять заменило хоккейную площадку. Для маленьких детей оагон Гродненская улица горкой, по которой они скатывались на санях, а школьники мезадам классов не прочь были прокатиться на катерках. В ходе строительства дома речка замочилась в железобетонный коллектор, который находится на территории эстакады и заканчивается во дворе дома №47 по улице Ошкю.

Во второй половине 70-х годов началось работы по проектированию нового здания вокзала. По первоначальным замыслам его хотели построить к открытию московской Олимпиады-80. Но строительство началось в 1979 году и о садке «Олимпиада» речку уже не шло. Быстро начавшаяся стройка вскоре оказалась замороженной, работы завершились только в апреле 1986 года.

Проект вокзала, несмотря на протесты горожан, был снят. Как показал архив, решение о разрушении старейшего в стране вокзала оказалось провальным и неоправданным. В результате пред. разрабатывал не только памятная архитектура, но и архитектурное решение, к примеру, для карточной галереи, выставочного зала или музея. Да и по своему прямому назначению в результате грамотного архитектурного решения в комплексе с новым вокзалом оно могло и так служить городу.

Сегодня привокзальная площадь приобрела современный вид: вокзал и ряд зданий, надзорных на площади, отремонтированы, проведено благоустройство. Но евральный архитектурный ансамбль, так и не был создан. Площадь представляет собой комплекс разноплановых, не связанных образом архитектурных решений зданий.

Выктор САЛТИН



Улица Ошкю и Привокзальная площадь. Начало XX в. Фото Ф. Фина и ГОРОДСКОГО

В наши дни



Район Привокзальной площади. Начало 60-х гг. Фото Виктора САЛТИНА



В наши дни



Район Привокзальной площади. Начало 50-х гг. Фото Виктора САЛТИНА



В наши дни



Привокзальная площадь. Конец 70-х гг. Фото Константа РАКЕВИЧА

В наши дни

