

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І НАУКИ
ХМЕЛЬНИЦЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ
УПРАВЛІННЯ ОСВІТИ І НАУКИ КАМ'ЯНЕЦЬ-ПОДІЛЬСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
ПОЗАШКІЛЬНЕ НАВЧАЛЬНО-ВИХОВНЕ ОБ'ЄДНАННЯ
КАМ'ЯНЕЦЬ-ПОДІЛЬСЬКА ЗАГАЛЬНООСВІТНЯ ШКОЛА №17



ЗВІТ ПРО ЕКСКУРСІЮ

РОБОТУ ВИКОНАЛИ

УЧНІ 10А КЛАСУ ЗОШ№17

КЕРІВНИК:КЕРІВНИК ГУРТКА ПНВО

«Спортивне орієнтування»

БАБЮК В.Т.

КЛАСНИЙ КЕРІВНИК 10А КЛАСУ

І.А.

СКЛАД ГРУПИ

Алексеєнко Михайло	картограф
Міхей Софія	художник
Віник Денис	орієнтувальник
Кадинський Тимофій	організатор забав
Нікуляк Дмитро	психолог
Бобокулова Анастасія	помічник фотографа
Бобокулова Богдана	фотограф
Пасічник Діана	санітар
Пасічник Ілона	натураліст

ЗМІСТ

1. Вступ. Мета і завдання
 2. Опис руху.
 3. Краєзнавчий матеріал
 4. Висновки та рекомендації
 5. Список використаної літератури
 6. Картографічний матеріал
-

1. ВСТУП.

Знаючи унікальність нашого міста не можна лишатись байдужим до виховання підростаючого покоління у дусі патріотизму та шануванні нашої історії. Тому цілком логічно було провести екскурсійний похід по рідному місту, а саме – каньоном річки Смотрич, під мостами гігантів. Кожна екскурсія дає можливість краще пізнати історію міста, зрозуміти причини побудови тих чи інших архітектурних споруд. Саме мости у цьому відіграють найбільш стратегічну роль. Адже під час війн вони завжди потерпали від руйнувань воюючих сторін, зокрема поряд із заводами та фабриками. Така ж участь спіткала у свій час деякі мости Кам'янця-Подільського. Саме тому тема "Кам'янецькі мости-гіганти" дасть змогу подивитися на історію міста із стратегічного та інфраструктурного боку

Мета

1. Ознайомити учнів з історією міста Кам'янця-Подільського
 2. Виховувати в гуртківцях почуття патріотизму та гордості за наше місто.
 3. Розвивати творчий потенціал учнів.
 4. Провести екскурсію для дітей 10 класу - цікаво, різнопланово, оригінально, та показати яке наше місто гарне та унікальне.
 5. Показати на прикладі найбільших мостів Кам'янця-Подільського важливість даного виду сполучення між окремими частинами міста та іншими регіонами, ознайомити гуртківців із їхньою історичною цінністю.
-

Завдання.

1. До екскурсії пройти ниткою маршруту та продумати організаційні моменти.
 2. Дізнатись історію та легенди історичних об'єктів, біля яких пролягає маршрут
 3. Підготувати планшет для позначення карти-схеми маршруту
 4. Дітям обов'язково мати гарний настрій та бажання дізнатись щось нове, бутерброд та пляшку з водою.
 5. Дізнатись більше цікавої інформації про історичні об'єкти.
-
6. висвітлити основні причини побудови трьох найбільших мостів у Кам'янці-Подільському;
 7. охарактеризувати найважливіші історичні події пов'язані із мостами;
 8. навчити гуртківців працювати із історичними джерелами та аналізувати отриману інформацію.
 9. Азумут (напрямок) течії на всіх містках Смотрича.

Крім того, дана екскурсія є досить оригінальною, оскільки рідко робиться акцент на ролі кам'янецьких мостів у розвитку міста. Дає змогу уявити як існувало Старе місто без Новопланівського мосту.

Також дана екскурсія несе й пізнавальну цінність, оскільки учні можуть на власні очі побачити три найбільших мости Кам'янця-Подільського. Долаючи маршрут екскурсії, порівняти системи побудови мостів у різні історичні періоди, знайти у них спільні та відмінні риси. Крім того, дасть змогу побачити перші споруди на Новому плані, унікальну природну пам'ятку каньйон річки Смотрич та його цінність, дізнатися унікальну історію Старого міста і звичайно помилуватися найвідомішим символом Кам'янця-Подільського – Старою фортецею.

ТЕХНІЧНИЙ ОПИС МАРШРУТУ.

31 жовтня 2019 року

У четверг о 10.00 зустрічаємось з учнями біля ЗОШ№17



Проводимо короткий інструктаж з ТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ та починаємо нашу мандрівку. По вулиці Розвадовського йдемо від школи, далі рухаємось по вул. Нігинське шосе до вул. Суворова, якою спускаємось до району Польських фільварок. Наша екскурсія буде дещо незвичайною. Ми побачимо всю велич мостів Кам'янця-Подільського, пройдемо по під ними. Всім відомо, що наше місто часто називають перлиною на камені, а я б сказала точніше на острові. В сиву давнину все місто розміщувалось практично на острові, яке омивалось річкою Смотрич з скелястими берегами. Потрапити в місто можна було лише замковим мостом та «старим» мостом на польських фільварках.



О 11.10 ми вже спустились до Смотрича в районі містка по якому доправляли воду через Вітрову браму до міста з Гунських криниць.Беремо перший азимут м.-0,т.-92. З цієї точки починаємо рух по карті спортивного орієнтування Старого міста, постійно фіксуючи своє місцезнаходження та все що позначено поряд з нами на карті.

Далі по карті рухаємось до наступного містка по течії річки.2.Ам.-350,Ат.90



10.29.

Місток новий розрахований для проїзду легкових машин.

10.38 підходимо до кладки(підвісного містка) розрахованного на прохід тільки людей.3Ам3600 Ат-200



Підходимо до Новонланівського мосту.Вся Україна побачила його у фінальному іспиті Зважені та щасливі (5 сезон)

Ам-90



Рухаємось далі по дорозі та зробили невеликий перепочинок біля домашнього кафе з перекусом. Звісно настрій покращилася вже поговорили про випуск щоб тут відсвяткувати...10.55 рухаємось далі.



11.27 підходимо до плотини. Ам.100 Ат.180 міст відремонтували



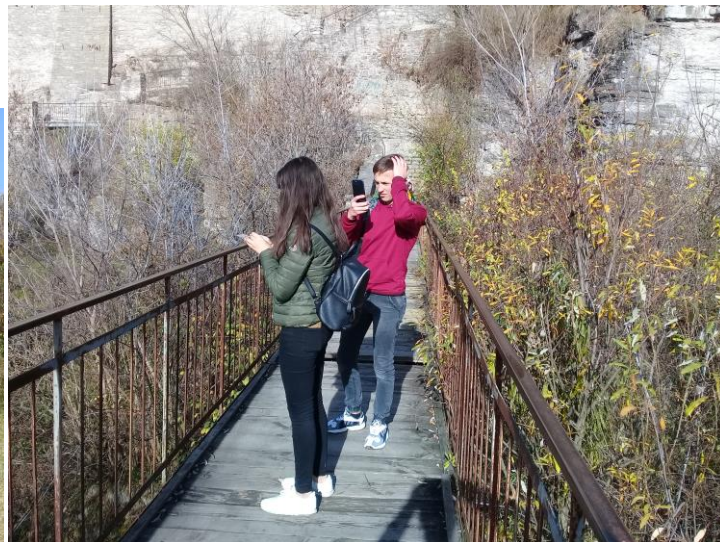
11.35 місток на ведучий на сходи на Руські фільварки. Міст в гарному стані. Ам.-220 Ат.-320



Йдучи по дорозі справа лишаються сходи вверх, казарми – відмічаємо на карті.
Рухаємось далі – Руська брама.



Далі рухаємось стежкою у напрямку фортеці.





12.07-.Ось ще



8

Найдрівніший міст –Замковий або Турецький –Ам 260

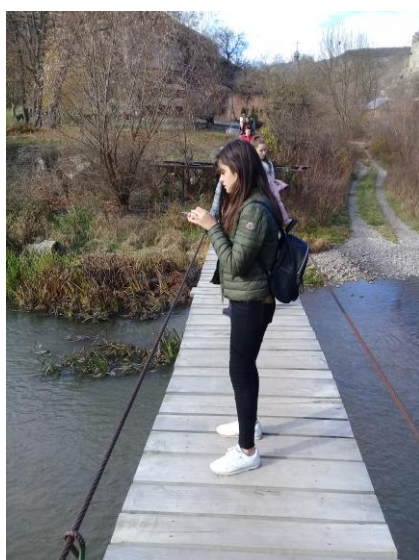
Рухаємось вздовж муру ГЕС



Русло Смотрича ,яке перекрите в Замковому ,щоб направити через ГЕС.

Ам.-20, Ат.220

Рухаючись вздовж Смотрича, перестрибнувши через потічок,пінходимо до слідуочого підвісного містка.на годиннику вже 12.42.





13.04 Ам-10 , Ат-70





AM-220.



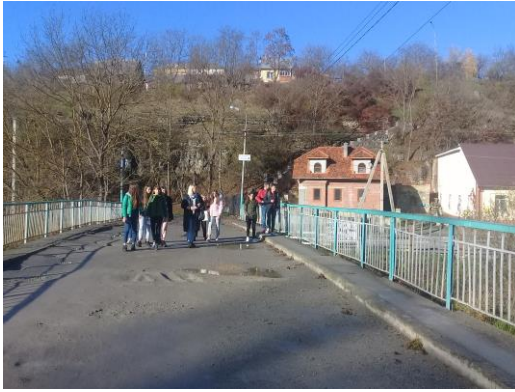


Ось і добіг кінця наш похід. Всі трошки втомлені і задоволені



14.21 -сіли на «б»маршрутний автобус та поїхали до школи.\

1 Польський старий А м.-0⁰, Ат.-92⁰.



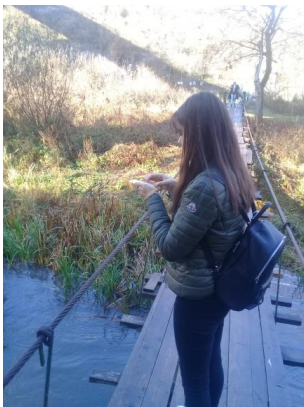
2. Ам.-350⁰, Ат.90⁰



Місток новий розрахований для проїзду легкових машин.

3 Ам280⁰ Ат-200⁰

кладка(підвісний місток) розрахований на прохід тільки людей.



4 Новопланівський міст Ам-90⁰ Ат-200⁰



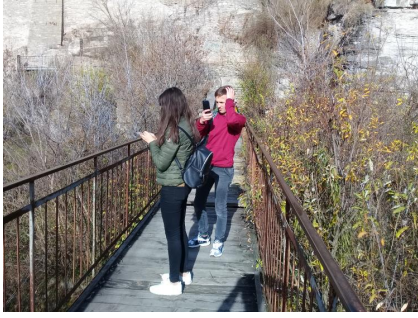
5 міст-плотина. Ам.100 Ат.180 міст відремонтували



6 місток Міст в гарному стані. Ам.-220 Ат.-320



7 міст Ам.-184, Ат.-92⁰



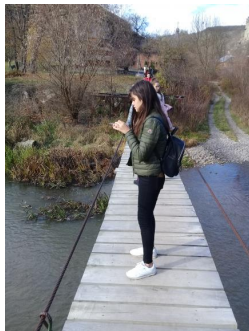
8Замковий Ам.-80⁰, Ат.(русла)-168⁰



9місток з ГЕС Ам-20⁰, Ат.-220⁰.



-
- 10.підвісний місток Ам.-310⁰, Ат.-210⁰.



- - 11 підвісний місток найдовший Ам.-10⁰, Ат.-70⁰.
-



-
- 12Стрімка лань Ам220⁰, Ат-88⁰.



-
-







Авжеж, ці мости були стратегічно важливими і охоронялись відповідними брамами. У середині XIX ст., коли губерньському центру Кам'янцю-Подільському зі зростанням населення і чиновницького апарату стало тісно у середньовічних стінах, виникла ідея розширення міста за межі каньйону Смотрича.

Крім того, подільські землі, які з такими труднощами були отримані після довгих десятиліть політичних і військових баталій, стали у XIX столітті предметом невсипущої турботи з боку правлячої династії Російської імперії, кожен з царюючих представників якої (починаючи з Олександра I) вважав за борг відвідати, нехай і з коротким візитом, його серце у петлі річки Смотрич, і, звичайно, проблеми городян не залишилися без уваги високопоставлених візитерів.

Тому група вищих урядових чиновників на чолі з царем Миколою I, оглянувши у 1842 році Кам'янець-Подільський, прийшла до висновку, що місто дійсно опинилось у критичному становищі і у зв'язку з цим постало питання: переводити губерньський центр у Вінницю чи залишити його тут? Лише завдяки тому, що на царя і чиновників справило велике враження саме місто та своєрідний ландшафт місцевості, було вирішено губерньський центр не переводити і розпочати будівництво нового моста. У тому ж 1843 році столичні архітектори розробили проектний план спорудження моста. Минали роки, а практично все залишалось на папері.

Рішення було прийнято у 1859 р. під час візиту російського імператора Олександра II, який був зачарований містом, що яскраво виглядав з пагорба неподалік того місця, де зараз розташований собор Олександра Невського. Розробка сполучної ланки між Старим містом і новою його частиною, що отримав назву Новопланівського мосту, була доручена академіку архітектури Олександрові Івановичу Песке (1810 – 1888 рр.).

12 червня 1864 р. відбулась урочиста закладка Новопланівського мосту. Майже десять років тривало будівництво. Лише в кінці 1873 року всі будівельні роботи були закінчені. Головними елементами щойно побудованого мосту стали 6

Наша екскурсія буде дещо незвичайною. Ми побачимо всю велич мостів Кам'янця-Подільського, пройдемо по під ними.

Всім відомо, що наше місто часто називають перлиною на камені, а я б сказала точніше на острові. В сиву давнину все місто розміщувалось практично на острові, яке омивалось річкою Смотрич з скелястими берегами. Потрапити в місто можна було лише замковим мостом та «старим» мостом на польських фільварках. Авжеж, ці мости були стратегічно важливими і охоронялись відповідними брамами. У середині XIX ст., коли губернському центру Кам'янцю-Подільському зі зростанням населення і чиновницького апарату стало тісно у середньовічних стінах, виникла ідея розширення міста за межі каньйону Смотрича.

Крім того, подільські землі, які з такими труднощами були отримані після довгих десятиліть політичних і військових баталій, стали у XIX столітті предметом невсипущої турботи з боку правлячої династії Російської імперії, кожен з царюючих представників якої (починаючи з Олександра I) вважав за борг відвідати, нехай і з коротким візитом, його серце у петлі річки Смотрич, і, звичайно, проблеми городян не залишилися без уваги високопоставлених візитерів.

Тому група вищих урядових чиновників на чолі з царем Миколою I, оглянувши у 1842 році Кам'янець-Подільський, прийшла до висновку, що місто дійсно опинилось у критичному становищі і у зв'язку з цим постало питання: переводити губернський центр у Вінницю чи залишити його тут? Лише завдяки тому, що на царя і чиновників справило велике враження саме місто та своєрідний ландшафт місцевості, було вирішено губернський центр не переводити і розпочати будівництво нового моста. У тому ж 1843 році столичні архітектори розробили проектний план спорудження моста. Минали роки, а практично все залишалось на папері.

Рішення було прийнято у 1859 р. під час візиту російського імператора Олександра II, який був зачарований містом, що яскраво виглядав з пагорба неподалік того місця, де зараз розташований собор Олександра Невського. Розробка сполучної ланки між Старим містом і новою його частиною, що отримав назву Новопланівського мосту, була доручена академіку архітектури Олександрову Івановичу Песке (1810 – 1888 рр.).

12 червня 1864 р. відбулась урочиста закладка Новопланівського мосту. Майже десять років тривало будівництво. Лише в кінці 1873 року всі будівельні роботи були закінчені. Головними елементами щойно побудованого мосту стали 6 опор, дерев'яна підкісна система і перекриття у вигляді балок і настилу. Довжина його становила 136 м, висота - 38 м.

Урочисте відкриття мосту відбулось 19 січня 1874 р. Після цього Новий план почав інтенсивно розвиватись.

За свою історію Новопланівський міст пережив і дві світові війни. Саме під час Другої світової війни він зазнав руйнувань, 3 липня 1941 року німецька бомба пробила дерев'яний настил мосту й вибухнула у Смотричі. 9 липня 1941 року радянськими військами, при відступі з міста, було підірвано Новопланівський міст. В повоєнні роки відновлення новопланівського мосту було дуже актуальним. Наприкінці 1950 р. будівельні роботи завершилися, у січні 1951 р. Новопланівський міст знову введений в експлуатацію.

Замковий міст став свідком багатьох історичних подій, пережив безліч війн, зміни влади і навіть перебував у складі різних державних утворень. Мабуть саме тому така насичена історія призвела до того, що ще досі тривають суперечки стосовно часу будівництва Замкового мосту.

В архівних джерелах першу згадку про міст датовано 1494 роком: Історики

зазначають: "Не викликає заперечень, що міст існував у XIV-XV століттях, оскільки функціонування міста і замку без нього було би неможливим. Однак писемних свідчень про міст тих часів не виявлено".

Водночас досить сенсаційною виглядає гіпотеза про час будівництва Замкового мосту у дослідженнях Євгенії Пламеницької та її доньки Ольги. Вони показали, що під суцільними кам'яним муром мосту знаходиться п'ятипрогінна аркова конструкція. У пошуках аналогів Кам'янецького мосту О. Пламеницька звернулася до знаменитої колони Траяна в Римі, вкритої барельєфними зображеннями війн цього імператора. На одному з них показано п'ятипрогінний міст, перекритий дерев'яними арковими фермами. Дослідники багатьох країн світу вважали, що це зображення мосту через Дунай, збудованого 105 р. н. е. архітектором Аполодором на замовлення войовничого імператора. Пламеницькі вперше звернули увагу на цілковиту невідповідність зображення натурним залишкам Дунайського мосту і на дивовижну подібність зображення Замкового мосту у Кам'янці-Подільському. Тому саме такі розбіжності у думках різних дослідників, не дають можливість точно визначити час будівництва Замкового мосту. Але хто знає, можливо з часом і ця загадка буде розгадана.

Під час турецької окупації (у 1672-1699 рр.) Замковий міст був обмурований кам'яною кладкою, в результаті чого набув форму суцільної стіни завдовжки 88 м, заввишки 24-28 м.

За турків Замковий міст називався Турецьким. Існує легенда, що на ньому був страчений безталанний син Богдана Хмельницького – Юрко.

У 1766 році проводиться ще одна реконструкція мосту, в результаті якої первісне середньовічне ядро зникає під щільним облицювальним шаром. Арочні пройоми мосту було закладено каменем, що й надало споруді вигляду кам'яної суцільної стіни. Про ці роботи свідчить напис на кам'яній плиті, вмурованій з південної сторони у стіну мосту.

Протягом XIX століття Замковий міст декілька разів ремонтувався. Дуже часті повені не раз пошкоджували його нижню опорну частину. Так, у 1855 році проводився ремонт південної стіни мосту, в цей час і з'явилися на ній контрфорси з залізними стержнями. Того ж року було розпочато роботи по прокладенню бруківки на мосту. До сьогодні майже не збереглося автентичних ділянок, виконаних турками.

До 1876 року міст із кам'яними бар'єрами по боках був настільки вузький, що, як зазначає Юхим Сіцінський, на ньому не могли розминутися дві підводи. Того ж 1876 року міст розширили: кам'яні бар'єри по боках знесли, зробили дерев'яну настилку на кам'яній основі мосту, а по боках, на виступах, влаштували дерев'яні тротуари та перила. Міст зробився зручнішим для проїзду, але втратив свою давню оригінальність.

Листування 1911 року губернської влади з царським урядом, свідчить про необхідність негайного капітального ремонту мосту. Але тоді до ремонту так і не приступили. За спогадом Юхима Сіцінського, на початку XX століття під час обвалу північної стіни (з боку Видрівки та Польських фільварків) відкрилися арки. 1942 року під час окупації Кам'янця-Подільського німці провели останню солідну реконструкцію Замкового мосту. Тоді міст був майже непридатний як комунікація: вузька проїжджа частина покрилася численними вибоїнами. Німецькі будівельники насипали поверх шар піску та збудували ще один ряд пологих арок, які оперли на старовинні пілони. Крім того, вони вмурували впоперек сталеві балки

так, щоб вони виступали з обох сторін. Це дозволило розширити горішню частину мосту до 7,5 метра, зокрема проїжджу частину — до 6 метрів. Водночас підвищено її поверхню в середньому на 2,5 метра за допомогою шару камінно-земляної маси. Це усунуло увігнутість мосту та зробило рух транспорту по ньому зручнішим. Після останньої серйозної реставрації міст не зазнавав капітального ремонту. Тому на сьогодні він вважається однією із найцінніших кам'янецьких пам'яток архітектури національного значення, що перебуває у аварійному стані та входить до "Списку 100 пам'яток світу, які перебувають під загрозою знищення". Крім того, до побудови нового мосту весь транспорт на захід йшов через Старе місто та Замковий міст. Можна собі уявити, яке навантаження витримувала ця споруда.

Найменше історичних перепитій побачив міст "Лань, що біжить", який у народі називають Чернівецьким. Сьогодні важко уявити, що ще півстоліття тому Кам'янець-Подільський не мав такого важливого сполучення через р. Смотрич. Лише 1 лютого 1966 року на сесії міської ради зазначено, що цього року розпочнеться будівництво моста через Смотрич біля с. Кубачівка.

21 серпня 1973 року покладено останній блок, який з'єднав береги Смотрича. Збудував міст Київський трест «Мостобуд № 1» (керівник Ісак Юлісович Баренбойм). Рух урочисто відкрито 2 листопада 1973 року.

Вперше у світовій практиці застосовано бісталеву конструкцію. Відстань між опорами — 174 м. Довжина моста — 379,14 м. Ширина проїжджої частини — 14 м, тротуарів — по 2,5 м. (Фото 1). Тому за деякими даними вважається одним із найвищих в Україні мостів — 54 м (в різних джерелах дається висота від 50 до 70).

А вже 29 червня 1999 року повітряні кулі вперше здійснили політ під мостом. 6 листопада 2004 року було здійснено рекордний проліт трьох куль (Фото 2) [12].

14 лютого 2001 року сесія міськради ухвалила передати міст з комунальної до державної власності. 8 жовтня 2004 року уряд видав розпорядження про таку передачу (у власність Укравтодору). 3 листопада 2005 року відбулися випробування мосту "Стрімка лань" фахівцями Науково-дослідного інституту імені Шульгіна (Київ). 8 КаМАЗів, навантажених по 25 тонн, тричі по чергово заїжджали на міст, випробовуючи його на міцність і ступінь зношеності.

Отже, кожен із трьох найбільших мостів має свою цікаву історію. У когось вона проста та лежить на поверхні, а в інших покрита білими плямами. Але якби там не було усі вони продовжують відігравати стратегічну роль для Кам'янця-Подільського та зачаровують своєю красою туристів.

3.КРАЄЗНАВЧИЙ МАТЕРІАЛ

Новопланівський міст 1./2

Порівняно з іншими історико-архітектурними пам'ятками, котрі своєю історією виникнення сягають у роки середньовіччя, Новопланівський міст

побудовано значно пізніше – у другій половині XIX ст. Він з'єднав Старе місто з його новою частиною, так званим Новим планом [13].

У середині XIX ст., коли губернському центру Кам'янцю-Подільському зі зростанням населення і чиновницького апарату стало тісно у середньовічних стінах, виникла ідея розширення міста за межі каньйону Смотрича. Спорудження цього мосту було зумовлено головним чином невігідним розташуванням існуючого Польсько-фільварецького, що з'єднував Старе місто з іншими передмістями [13].

Крім того, подільські землі, які з такими труднощами були отримані після довгих десятиліть політичних і військових баталій, стали у XIX столітті предметом невсипущої турботи з боку правлячої династії Російської імперії, кожен з царюючих представників якої (починаючи з Олександра I) вважав за борг відвідати, нехай і з коротким візитом, його серце у петлі річки Смотрич, і, звичайно, проблеми городян не залишилися без уваги високопоставлених візитерів.

Досягнувши критичних значень, щільність населення Кам'янця у 1840-их роках зажадала від міської влади негайних дій – так народився на світ проект розширення міста на схід за допомогою спорудження мосту, тим більше маючи на увазі втрату, зі значним розширенням західних кордонів імперії, оборонного значення фортеці [11].

Тому група вищих урядових чиновників на чолі з царем Миколою I, оглянувши у 1842 році Кам'янець-Подільський, прийшла до висновку, що місто дійсно опинилось у критичному становищі і у зв'язку з цим постало питання: переводити губернський центу у Вінницю чи залишити його тут? Лише завдяки тому, що на царя і чиновників справило велике враження саме місто та своєрідний ландшафт місцевості, було вирішено губернський центр не переводити і розпочати будівництво нового моста. У тому ж 1843 році столичні архітектори розробили проектний план спорудження моста. Минали роки, а практично все залишалось на папері. І лише під час Кримської війни, коли над Кам'янцем

нависла загроза раптової окупації австро-угорськими військами і необхідно було евакуювати документи державних установ, знову постало це питання [13].

Рішення було прийнято у 1859 р. під час візиту російського імператора Олександра II, який був зачарований містом, що яскраво виглядав з пагорба неподалік того місця, де зараз розташований собор Олександра Невського.

Розробка сполучної ланки між Старим містом і новою його частиною, що отримав назву Новопланівського мосту, була доручена академіку архітектури Олександрю Івановичу Песке (1810 – 1888 рр.). У 1864 році він був призначений на пост головного подільського містобудівника, а втілення мосту в життя здійснювалося під пильним контролем військового інженера Костецького [6].

12 червня 1864 р. відбулась урочиста закладка Новопланівського мосту. Після гарматного салютування на дно котловану опустили мідну дошку з вибитими на ній іменами генерал-губернатора, губернатора і єпископа. Майже десять років тривало будівництво. Лише в кінці 1873 року всі будівельні роботи були закінчені. Головними елементами щойно побудованого мосту стали 6 опор, дерев'яна підкісна система і перекриття у вигляді балок і настилу. Довжина його становила 136 м, висота - 38 м. [3, с. 61].

Урочисте відкриття мосту відбулось 19 січня 1874 р. (Додаток 2). Після цього Новий план почав інтенсивно розвиватись. У кінці XIX ст. на Бульварній і Петербурзькій вулицях з'явилися будинки жіночої гімназії, казенної палати, міської управи, страхового товариства, багато житлових будинків чиновників, купців, поміщиків [5]. Крім того, це мало величезне значення не тільки для міста, але й зокрема, для Центрального майдану Старого міста, адже звідси на Новий план перенесли базар [1, с. 28].

За свою історію Новопланівський міст пережив і дві світові війни. Саме під час Другої він зазнав руйнувань, 3 липня 1941 року німецька бомба пробила дерев'яний настил мосту й вибухнула у Смотричі. Висаджено у повітря 9 липня 1941 року радянськими військами при відступі з міста. Зруйнований

Новопланівський міст зображено на акварелі заслуженого художника РРФСР Віталія Давидова (Фото 1) [10].



Фото 1. Зруйнований у роки війни Новопланівський міст

В роки Післявоєнної п'ятирічки будівельно-монтажним управлінням №2 (начальник С.В. Климовський) проводились роботи по відновленню цієї споруди. Основний монтаж вело Київське управління № 464, майже всі транспортні роботи виконував Г.М. Кривенко, бетонники С.О. Квятковський та І.О. Квятковський, тесляр Г.Ф. Козубенко. Велику допомогу подавав тодішній перший секретар міськкому партії В.В. Крикливий. Наприкінці 1950 р. будівельні роботи завершилися, у січні 1951 р. Новопланівський міст знову введений в експлуатацію (Додаток 3) [13].

Замковий (Турецький) міст 2/7

Замковий міст став свідком багатьох історичних подій, пережив безліч війн, зміни влади і навіть перебував у складі різних державних утворень. Мабуть саме тому така насичена історія призвела до того, що ще досі тривають суперечки стосовно часу будівництва Замкового мосту.

В архівних джерелах першу згадку про міст датовано 1494 роком: в описі Кам'янець-Подільського замку згадано "будинок сторожа при стулчастій замковій брамі біля мосту". Отже, наприкінці XV століття міст існував і мав надбрамну башту. Історики Іон Винокур і Микола Петров зазначають: "Не викликає

заперечень, що міст існував у XIV-XV століттях, оскільки функціонування міста і замку без нього було би неможливим. Однак писемних свідчень про міст тих часів не виявлено" [3].

Водночас досить сенсаційною виглядає гіпотеза про час будівництва Замкового мосту у дослідженнях Пламеницьких. Вони показали, що під суцільними кам'яним муром мосту знаходиться п'ятипрогінна аркова конструкція. На першому етапі будівництва (II-III ст. н. е.) міст був без арковим. Ймовірно, що конструкція верхньої частини була дерев'яною. На другому – пілони мосту було з'єднано. У пошуках аналогів Кам'янецького мосту О. Пламеницька звернулася до знаменитої колони Траяна в Римі, вкритої барельєфними зображеннями війн цього імператора. На одному з них показано п'ятипрогінний міст, перекритий дерев'яними арковими фермами. Дослідники багатьох країн світу вважали, що це зображення мосту через Дунай, збудованого 105 р. н. е. архітектором Аполодором на замовлення войовничого імператора (Додаток 4). Пламеницькі вперше звернули увагу на цілковиту невідповідність зображення натурним залишкам Дунайського мосту і на дивовижну подібність зображення і Замкового мосту у Кам'янці-Подільському. Дану гіпотезу підтримав і польський фахівець з римського мостобудування доктор-інженер Януш Римша [3, с. 7]. Тому саме такі розбіжності у думках різних дослідників, не дають можливість точно визначити час будівництва Замкового мосту. Але хто знає, можливо з часом і ця загадка буде розгадана.

Крім того, на сьогодні збереглося багато описів мосту закордонними мандрівниками. Так, німець Ульріх фон Вердум 1621 року відмічав, що міст був арочним і дуже високим. Під час розбудови фортеці під керівництвом Йокуба Претвича, під мостом у скелі пробито склепінчастий канал, який регулював воду в Смотричі під час повеней. Разом із Руською і Польською брамами Замковий міст входив до складу оборонно-гідротехнічних споруд міста [5].

Під час турецької окупації (у 1672-1699 рр.) Замковий міст був обмурований кам'яною кладкою, в результаті чого набув форму суцільної стіни завдовжки 88 м, заввишки 24-28 м.

За турків Замковий міст називався Турецьким. Існує легенда, що на ньому був страчений безталанний син Богдана Хмельницького – Юрко [3].

У 1766 році проводиться ще одна реконструкція мосту, в результаті якої первісне середньовічне ядро зникає під щільним облицювальним шаром. Арочні пройоми мосту було закладено каменем, що й надало споруді вигляду кам'яної суцільної стіни. Про ці роботи свідчить напис на кам'яній плиті, вмурованій з південної сторони у стіну мосту [9].

Відомий архітектор, що подорожував та працював для Станіслава Понятовського — Жан Анрі Мюнц перебував в Кам'янці двічі (14 листопада 1781 і 5 травня 1783), залишив у нотатках до опису замкового мосту таке: велика округла вежа, з'єднана з аркадовим мостом була побудована ще до часів застосування артилерії, для оборони долини міста чи міського рову. Потужна батарея замку, яка тут змальована, направлена в долину ріки Смотрич... На березі скали, на якій розмістилося місто, в місцях, з яких найкраще обстрілювати долину, стоять сильні батареї потужного калібру. Місто можна атакувати тільки від північної брами або з західної сторони фортеці. Велика батарея, розташована в яру, оберігає долину на відстань 500 кроків на схід... Батарея та охороняє також просвіти аркад. На малюнку (південна сторона), дивлячись в західному напрямку вздовж сторони замку. Міст дуже старий, у долині кам'янецькій, з сучасною батареєю, яка захищає долину на значну відстань. Той міст був збудований разом із першими укріпленнями в XIV ст. — доводить те, що рів чи яр був тоді такий же глибокий, як і в даний час. Верхні частини просвітів були закриті нерухомими міцними дерев'яними ґратами, нижні були рухомі або пересувні (Фото 2) [5].



J. H. Müntz: Fortyfikacja Kamieńca Podolskiego

Фото 2. Замковий міст, зображений архітектором Жаном Анрі Мюнцем.

Протягом ХІХ століття Замковий міст декілька разів ремонтувався. Дуже часті повені не раз пошкоджували його нижню опорну частину. Так, у 1855 році проводився ремонт південної стіни мосту, в цей час і з'явилися на ній контрфорси з залізними стержнями. Того ж року було розпочато роботи по прокладенню бруківки на мосту.

У 1862 році при виїзді з мосту було розібрано напівзруйновану башту (залишки так званих Замкових воріт), яка гармонійно вписувалася в архітектурний комплекс південно-західних укріплень [9].

У ХVІІІ—ХІХ століттях "турецькі" мури внаслідок руйнації на різних ділянках (зокрема, 1872 року обвалився весь південний мур) неодноразово перемуровували та зміцнювали контрфорсами. До сьогодні майже не збереглося автентичних ділянок, виконаних турками. Відновлювальні роботи виконували польські фортифікатори Анджей Гловер, Ян де Вітте, а після другого поділу Польщі — російські архітектори. У пам'ять про значний ремонт мосту, виконаний 1766 року Яном де Вітте на кошти польського короля Станіслава Августа, на південному фасаді мосту було вмуровано пам'ятну дошку [5].

До 1876 року міст із кам'яними бар'єрами по боках був настільки вузький, що, як зазначає Юхим Сіцінський, на ньому не могли розминутися дві підводи. Тож подорожньому, який бажав проїхати через міст, доводилося очікувати на

сприятливий момент, щоб ніхто не їхав назустріч. Тому згодом тут завжди стояв сторож, який керував переїздом через міст.

По обох кінцях мосту стояли вежі. 1876 року для розширення дороги розібрали велику башту Святої Анни на західному кінці мосту з боку Старого замку (меншу башту на східному кінці мосту з боку міста ще 1672 року зруйнували турки). Збереглися незначні фрагменти веж. Того ж 1876 року міст розширили: кам'яні бар'єри по боках знесли, зробили дерев'яну настилку на кам'яній основі мосту, а по боках, на виступах, влаштували дерев'яні тротуари та перила. Міст зробився зручнішим для проїзду, але втратив свою давню оригінальність. Через міст проходило Проскурівсько-Ісаковецьке шосе [4].

Про гостроаварійний стан мосту на початку ХХ століття свідчить листування 1911 року губернської влади з царським урядом, в якому йшлося про необхідність негайного капітального ремонту мосту. Але тоді до ремонту так і не приступили. За спогадом Юхима Сіцінського, на початку ХХ століття під час обвалу північної стіни (з боку Видрівки та Польських фільварків) відкрилися арки.

1942 року під час окупації Кам'янця-Подільського німці провели останню солідну реконструкцію Замкового мосту. Тоді міст був майже непридатний як комунікація: вузька проїжджа частина покрилася численними вибоїнами. Німецькі будівельники насипали поверх шар піску та збудували ще один ряд пологих арок, які оперли на старовинні пілони. Крім того, вони вмурували впоперек сталеві балки так, щоб вони виступали з обох сторін. Це дозволило розширити горішню частину мосту до 7,5 метра, зокрема проїжджу частину — до 6 метрів. Водночас підвищено її поверхню в середньому на 2,5 метра за допомогою шару камінно-земляної маси (забутовки). Це усунуло увігнутість мосту та зробило рух транспорту по ньому зручнішим [5].

Після останньої серйозної реставрації міст не зазнавав капітального ремонту. Тому на сьогодні він вважається однією із найцінніших кам'янецьких пам'яток архітектури національного значення, що перебуває у аварійному стані та

входить до "Списку 100 пам'яток світу, які перебувають під загрозою знищення" [15, с. 10].

Міст "Лань, що біжить" 3/11

Найменше історичних пережиттів побачив міст "Лань, що біжить", який у народі називають Чернівецьким, оскільки через нього пролягає дорога на Чернівці. Хоча варто зазначити, що цей міст має й інші назви, зокрема "Стрімка лань" та "Прудка лань".

Сьогодні важко уявити, що ще півстоліття тому Кам'янець-Подільський не мав такого важливого сполучення через р. Смотрич. Лише 1 січня 1966 року головний архітектор міста Ізяслав Медведовський сповістив кам'янчан, що "позитивно розв'язується питання про будівництво мосту через Смотрич". 1 лютого 1966 року на сесії міської ради зазначено, що цього року розпочнеться будівництво моста через Смотрич біля Кубачівки.

Будівництво розпочалося 1966 року. 19 листопада 1968 року сесія Кам'янець-Подільської міської Ради затвердила заходи міськвиконкому з підготовки до сторіччя з дня народження Леніна, в яких, зокрема, було передбачено до ювілею (тобто, до 22 квітня 1970 року) завершити будівництво мосту. Проте спорудження мосту затягнулося.

21 серпня 1973 року покладено останній блок, який з'єднав береги Смотрича. Збудував міст Київський трест «Мостобуд № 1» (керівник Ісак Юлісович Баренбойм). Рух урочисто відкрито 2 листопада 1973 року [12].

Уперше у світовій практиці застосовано бісталеву конструкцію. Відстань між опорами — 174 м. Довжина моста — 379,14 м. Ширина проїжджої частини — 14 м, тротуарів — по 2,5 м. (Додаток 1). Тому за деякими даними вважається одним із найвищих в Україні мостів — 54 м (в різних джерелах дається висота від 50 до 70) [7].

Крім того, через міст 8 липня 1980 року пройшла естафета Олімпійського вогню. А вже 29 червня 1999 року повітряні кулі вперше здійснили політ під мостом. 6 листопада 2004 року було здійснено рекордний проліт трьох куль [12].

14 лютого 2001 року сесія міськради ухвалила передати міст з комунальної до державної власності. 8 жовтня 2004 року уряд видав розпорядження про таку передачу (у власність Укравтодору) [8, с. 2]. 3 листопада 2005 року відбулися випробування мосту "Стрімка лань" фахівцями Науково-дослідного інституту імені Шульгіна (Київ). 8 КаМАЗів, навантажених по 25 тонн, тричі по чергово заїжджали на міст, випробовуючи його на міцність і ступінь зношеності. Ця процедура проводилася з метою передачі моста з комунальної власності міста до державної [14, с. 2].

Унаслідок опитування, яке тривало від 7 грудня 2007 року до 14 січня 2008 року, міст "Стрімка лань" визнано одним із семи чудес Кам'янця-Подільського (сьоме місце) [12].

Крім того, до побудови цього мосту весь транспорт на Чернівці, Тернопіль, Івано-Франківськ йшов через Старе місто та Замковий міст. Можна собі уявити, яке навантаження витримувала ця споруда [2, с. 3].

Отже, кожен із трьох найбільших мостів має свою цікаву історію. У когось вона проста та лежить на поверхні, а в інших покрита білими плямами. Але якби там не було усі вони продовжують відігравати стратегічну роль для Кам'янця-Подільського та зачаровують своєю красою туристів.

На даному маршруті можна буде провести суспільно-корисну роботу, яка полягатиме у прибиранні каньйону річки Смотрич. Це заняття буде повчальним для кожного гуртківця та навчить дбайливо ставитися до природи та її ресурсів.

Також на базі історичного факультету Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка є відділ рідкісної книги, у якому можуть попрацювати учні. Для них досить цікавим завданням буде самим відшукати відомості про три найбільших моста у різних першоджерелах, особливо у періодичних виданнях Кам'янця-Подільського.

Крім того, можна провести опитування місцевого населення про побудову мосту "Лань, що біжить". Це дасть змогу з перших вуст дізнатися цікаву інформацію, якої можливо не має у періодичних виданнях.

Висновки і рекомендації

Кожна екскурсія дає змогу подивитися на історію міста із різних ракурсів, дізнатися нову інформацію та залишити у підсвідомості певні враження. Тому сучасникам буде досить цікаво дізнатися про основні елементи мостобудування та уявити яким було б життя у Кам'янці-Подільському без мостів-гігантів.

Прибуття групи на початок маршруту можна планувати на будь-який час, оскільки до основних екскурсійних об'єктів можна підійти у зручний період, при цьому у нічний час можна побачити дивовижне освітлення мостів, але пізній час може бути не вигідним. Також необхідно концентрувати увагу учнів при переході вулиць.

Оскільки дана екскурсія займає багато часу, а відстань між основними об'єктами досить велика, тому можна із впевненістю сказати, що пройти цей маршрут можна у теплі пори року. Варто зазначити, що і взимку основні об'єкти екскурсії будуть виглядати неперевершено.

Крім того, у районі екскурсії знаходиться чимало інших пам'яток історії та природи, які будуть цікаві кожному. Учні зможуть побачити перші будинки на Новому плані та дізнатися про їх призначення, ознайомитися із церквами, які були відновлені у роки незалежності, побувати у музеях, що знаходяться на площі Польський ринок і звичайно відвідати Стару фортецю. Також поглянути на каньйон річки Смотрич, який зачаровує своєю красою та незвичайністю. І, звичайно, кожен гуртківець зможе відчути себе у ролі дослідника, займаючись пошуком даних про мости на базі історичного факультету. Це допоможе їм з практичного боку підійти до вивчення історії рідного краю, на власні очі побачити періодичні видання минулих століть та спробувати віднайти інформацію про кам'янецькі мости.

Тому можна із впевненістю сказати, що дана екскурсія залишить багато нових вражень, а головне кожен учень зможе провести паралелі між системами побудови мостів у різні історичні періоди та досягнути їх спільні та відмінні риси.

ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

1. Походом залишились задоволені всі без винятку учні, навіть батьки дякували за цікаву подорож потім по телефону.
 2. Набуті знання можна використовувати на уроках історії, природи, літератури та позакласній роботі.
 3. Такий похід зміцнює колектив, розширює кругозір дітей, збагачує уяву, душу дитини, сприяє естетичному, екологічному вихованню школярів.
 4. Маршрут досить цікавий і відзначається різноманітністю природних умов, цікавими панорамними майданчиками.
 5. Учні активно навчилися брати азимут, це було цікаво і захоплено.
 6. Маршрут пройдено без скорочень.
-

Рекомендації

1. Маршрут для мандрівки дуже цікавий і не складний.
 2. Враховуючи природні умови осені, особливу увагу слід звернути на наявність теплового одягу та зручного взуття (звернути увагу на протектор підошви, щоб не ковзало).
 3. Залежно від віку маршрут можна як спростити так і ускладнити.
 4. Бажано вибирати сонячну погоду.
-

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Александра М. Ф., Винокур І. С., Гарнага І. В., Коваленко Л. А., Ланевський В. П. Кам'янець-Подільський // Історія міст і сіл Української РСР. Хмельницька область. — К., 1971. — С. 297—323.
2. Винокур І. С., Хотюн Г. М. Кам'янець-Подільський державний історико-архітектурний заповідник. — Львів: Каменяр, 1981. — 96 с.
3. Петров М. Б., Рибак І. В. Кам'янець-Подільський // Енциклопедія історії України. — К. : Наукова думка, 2007. — Т. 4. — ISBN 978-966-00-0692-8. — С. 55—64.
4. Сецинский Е. Город Каменец-Подольский: Историческое описание. — К., 1895. — 248 с.

5. Prusiewicz A. Kamieniec Podolski. Szkic historyczny. — Kijow — Warszawa, 1915.
6. Петров М. Б. Історична топографія Кам'янця-Подільського кінця XVII — XVIII ст. (Історіографія. Джерела). — Кам'янець-Подільський: Абетка-НОВА, 2002. — 384 с.
7. Пламеницька Ольга. Кам'янець-Подільський. — К.: Абрис, 2004. — 256 с. — (Малі історичні міста України).
8. Будзей Олег. Вулицями Кам'янця-Подільського. — Львів: Світ, 2005. — 272 с. — (Історичні місця України).
9. Пламеницька Ольга. Сакральна архітектура Кам'янця на Поділлі. — Кам'янець-Подільський: Абетка, 2005. — 388 с.
10. Завальнюк Олександр, Комарніцький Олександр. Нариси з історії Кам'янця-Подільського. — Львів: Центр Європи, 2006. — 136 с.
11. Расщупкін О. І., Трубчанінов С. В. Кам'янець на Поділлі. — Кам'янець-Подільський: Оіюм, 2008. — 112 с.
12. Пламеницька О. Кам'янець-Подільський. -К.:Абрис,2004.-256 с., іл. ISBN 966-531-170-0
13. Бучач і Бучаччина. Історично-мемуарний збірник / ред. колегія Михайло Островерха та інші. — Нью Йорк — Лондон — Париж — Сидней — Торонто : НТШ, Український архів, 1972. — Т. XXVII. — 944 с. — іл.
14. Kamieniec Podolski // Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich. — Warszawa : Filip Sulimierski i Władysław Walewski, 1882. — Т. III : Нааг — Керу. (пол.).— S. 748—763. (пол.)

Перелік використаних джерел та рекомендованої літератури

1. Будзей О. Вулицями Кам'янця-Подільського (Серія "Історичні місця України") / О. Будзей. — Львів: Світ, 2005. — 272 с.: іл.
2. Волоховський В. Замковий міст / В. Волоховський // Край Кам'янецький. — 2006. — 23 листопада. — С. 3
3. Історія Кам'янця. Замковий міст [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://k-p.net.ua/istoria/zamkovuy_mist.shtml

4. Завальнюк О.М. Кам'янець-Подільський: історико-популярний нарис / О.М. Завальнюк, О.Б. Комарницький – Кам'янець-Подільський: "Абетка-НОВА", 2001. – 120 с.
5. Замковий міст [Електронний ресурс] // Вікіпедія [Інтернет-сайт]. – Режим доступу: www.wikipedia.com.ua
6. Кам'янець-Подільський. Новопланівський міст [Електронний ресурс] // – Режим доступу: <http://kolokray.com/uk/f/kamenets-podolskiy-novoplanovyuy-most.html>
7. Міст "Лань, що біжить" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maria.ua/ua/kamyanets-podilskyi/pamyatki/mist-lan-scho-bizhit--938912>
8. Міст — у державній власності: Влада // Кам'янець-Подільський вісник. — 2004. — 15 жовтня. — С. 2
9. Новіцька М. Замковий міст / М. Новіцька // Прапор Жовтня. – 1983. – 16 липня [Електронний ресурс] // – Режим доступу: http://www.tovtry.com/ua/history/statti/zamkovyj_mist.html
10. Новопланівський міст [Електронний ресурс] // Вікіпедія [Інтернет-сайт]. – Режим доступу: www.wikipedia.com.ua
11. Новопланівський міст Кам'янець-Подільського [Електронний ресурс] // – Режим доступу: <http://zabytki.in.ua/uk/991/novoplanivskii-mist-kam-yanets-podilskogo>
12. Стрімка Лань [Електронний ресурс] // Вікіпедія [Інтернет-сайт]. – Режим доступу: www.wikipedia.com.ua
13. Папевська С. Новопланівський міст / С. Папевська // Прапор Жовтня. – 1984. – 11 лютого [Електронний ресурс] // – Режим доступу: http://www.tovtry.km.ua/ru/history/statti/novoplanivskij_mist.html
14. Фотофакт // Подолянин. – 2005. – 4 листопада. – С. 2
15. Ярова Н. Той самий міст, ті самі граблі / Н. Ярова // Подолянин. – 2012. – 21 грудня. – С. 10

ДОДАТКИ

Старе місто - Національний історико-архітектурний заповідник "Кам'янець"



Кам'янець-Подільський – третє в країні місто за кількістю історичних пам'яток. Ратуші, церкви, костели, фортеці, монастирі – тут є все.

Замковий міст у Кам'янці-Подільському

Кам'янець-Подільський – одне з небагатьох міст світу, яке зберегло своє середньовічне півострівне розташування. У західній частині Старого міста через стрімку височінь каньйону ріки Смотрич перекинуто Замковий міст.

Споруда цікава не тільки своєю архітектурою, але й історією. З цією пам'яткою пов'язано багато історичних подій: втеча Устима Кармалюка з фортеці, безславна смерть Юрія Хмельницького, який зрадив справу свого батька – Богдана Хмельницького.

Початок будівельної історії Замкового мосту співпадає з початком спорудження фортеці, а також необхідності в транспортній артерії, яка б з'єднала фортецю з містом. Найперший документ, у якому описується Замковий міст, датований 1494 роком, – це грамота «Про передачу новому старості замків Скали, Кам'янця, Смотрича і Летичева».

Проте, існує припущення, що першими будівельниками моста були ще військові інженери римських легіонів імператора Траяна. Припускають схожість конструкцій мосту у Кам'янці-Подільському з мостом, що зображений на Траяновій колоні у Римі.

Під час турецького загарбання міста (1672 – 1699 рр.) була проведена реконструкція Замкового мосту. З обох сторін на ньому споруджено кам'яні парапети з бійницями, утворивши таким чином вузький, добре укріплений коридор.

Ймовірно те, що роботи були проведені досить значні, тому що з цього часу Замковий міст у народі дістає назву Турецького, а деякі дослідники історії Поділля та історії міста помилково стверджували, що міст був побудований під час турецького володіння.

З покоління в покоління серед кам'янчан передається легенда про скарб турецького султана, що начебто знаходиться під мостом. У 1685 році на мості за

наказом турецького намісника було страчено молодшого сина великого Богдана – Юрія Хмельницького.

У 1766 році проводиться ще одна реконструкція мосту, в результаті якої первісне середньовічне ядро зникає під щільним облицювальним шаром. Арочні пройоми мосту було закладено каменем, що й надало споруді вигляду кам'яної суцільної стіни. Про ці роботи свідчить напис на кам'яній плиті, вмурованій з південної сторони у стіну мосту.

Протягом ХІХ століття Замковий міст декілька разів ремонтувався. Дуже часті повені не раз пошкоджували його нижню опорну частину. Так, у 1855 році проводився ремонт південної стіни мосту, в цей час і з'явилися на ній контрфорси з залізними стержнями.

Того ж року було розпочато роботи по прокладенню бруківки на мосту.

На початку Другої світової війни, під час відступу радянських військ, міст підірвали, в результаті чого була пошкоджена верхня проїзна частина мосту. Фашистам, що окупували місто, необхідно було налагодити важливий транспортний шлях на захід. Тому в 1942 році проводиться реконструкція проїзної частини Замкового мосту.

Під час звільнення міста від фашистських загарбників у 1944 році сапери врятували міст від знищення.

До будівництва гідроелектростанції біля Замкового мосту по обидва боки від каналу стояли два старовинних млини.

Сам Замковий міст є однією з найцікавіших пам'яток міста. Він – німий свідок багатьох історичних подій, шедевр будівельного мистецтва. Разом із фортецею та південними оборонними укріпленнями Замковий міст створює унікальний середньовічний ансамбль, який не мав собі рівних у всій Східній Європі.

В сучасному вигляді міст – це суцільний мур завдовжки 88 м і завтовшки угорі 6,5, внизу 11 м. До південного муру прилягають сходи, що сполучають острів Старого міста з передмістям Карвасари.

У 2000 році Замковий міст був внесений у Список 100 пам'ятників Світової архітектурної спадщини ЮНЕСКО.



Дорога до

Кам'янець-Подільського замку

4.Висновки та рекомендації

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.
