

Мостове

Еберхард Унджиян

Да се строят мостове е достойно дело. И много отговорно! Не случайно в минали времена майсторът е поставял съпругата си под свода преди събаряне на поддържащото скеле.

Като лична гаранция за качеството на извършеното. Мостовете стоят и устояват от най-древни времена. Или поне откакто хората са се научили да ги строят, а това е твърде отдавна. Видни майстори на това велико изкуство са били римляните – прилежащи ученици на етруските. Те са строили като за вечни времена, така, както са смятали, че ще съществува техният Imperium romanum. И както преминава славата на този свят (сентенция, изречена от самите тях!) и Римската империя не е могла да устои на неумолимия ход на времето. А мостовете им стоят здраво до ден днешен из цялата територия, владяна навремето от тях и могат да се видят в днешните Италия, Швейцария, Франция, Испания, Предна Азия, Кавказ и на Балканския полуостров.

И други империи са строили мостове и са смятали това за основна тяхна задача. Някои от тях стават символи – примерно големият мост над река Дрина, издигнат от великия везир Мехмед Соколович и възпят

Като главна функция мостовете свързват два бряга, но освен това съединяват селища, градове, народи, култури, хора, сърца, духове, съдби. Затова и известната римска мъдрост може да се перифразира като „Pontificare necesse est!” – трябва да се изграждат мостове!

от Иво Андрич в роман, донесъл му Нобелова награда за литература. Преди четвърт век пък цял свят изтръпна пред телевизионните кадри, в които изящната арка на моста на р. Неретва

в Мостар бе разрушена от артилеристи в постюгославските войни.

Много история има и зад многобройните мостове в България. Тук, както при всички балкански народи, трябва да се вземе предвид една особеност. Турското господство е задържало за векове цялостното развитие на народите, влизащи в границите на Imperium ottomanum. Техните държави престанали да съществуват и да функционират. Политическият, стопански и духовен живот е бил спрял и сякаш консервиран. В това число и строителната техника. Мостовете на късното балканско средновековие (от XV до XVIII в.) са въздигнати точно както римските – „гърбави”. Едва през епохата на националното Възраждане с делата на големите ни строители, като Алекси Рилец (възстановяването на Рилския манастир 1816 – 1819), първомайстора Колю Фичев (1800 – 1891) от Дряново, майстор Генчо Кънев (1829 – 1890) от Габровско и други настъпват промени в стила и



„Мостът на Дрина” донесе Нобелова награда на балканския автор Иво Андрич. Самият мост е построен през 16-и век при Вишеград от великия везир Мехмед паша Соколович, за да свързва Босна и Сърбия. В последната война е използван и за екзекуции. Снимка Христо Мишков

строителната техника. Последните двамата вече създават мостове с равно платно. Те могат, и то с право, да се наричат самобитни, но в никакъв случай не бива да се определят като „самоуки”. Та те са наследници на хилядолетен практически опит в строителното дело! Не трябва да забравяме, че сред различните професии нашият народ е тачил най-високо майсторлъка да се затваря пространство между четири стени.

Затова и трябва да отхвърлим широко разпространената и масова заблуда да се окачествят всички строежи, особено мостовете, като „римски”. Макар и да изглеждат като античните, значително по-вероятно е, а в някои случаи сигурно документи-

рано, да са изградени през Средновековието и в по-нови времена.

Типичната римска техника предвижда много здрави и масивни устои, между които се издига един, два или повече свода според местните нужди. Те са много елегантни – върхът на свода е точно толкова дебел, колкото ключовия камък. И въпреки това такава конструкция при нужда може да издържи даже танк!

Както пише И. Балкански в своята книга „Старите мостове в Кърджалийско”, когато устоите са хванати на скала, строежът наистина е „вечен”. Там, където това най-важно условие е било неизпълнимо, рано или по-късно при особено тежки наводнения строежът не може да устои на развилняли-



Мостът на Неретва в Мостар е издигнат през 1566 година, арката му е техническо чудо за времето си. През 1993-а бе разрушен от артилерия, по-късно камъните бяха извадени от водата и мостът бе напълно възстановен с европейски пари. Снимка Христо Мишков



„Латинският мост в Сараево” не е особено забележителен като конструкция. Той влиза в историята с това, че там е извършено убийството на ерцхерцог Франц Фердинанд, което стана повод за избухването на Първата световна война. Снимка Христо Мишков



Мостът над р. Арно във Флоренция

те се стихии. В книгата си той привежда и такива случаи. У нас такъв мост може да се види в Родопите, на река Черна, приток на Арда, до с. Търън, община Смолян. Опиращият в левия бряг на реката край на моста е хванат на скала. Външната страна на завоя е висока и скалиста. Вътрешната страна е полегата, ниска и няма скала. Именно затова последният свод е бил отнесен от водата и е заместен с временна „помощна“ дървена конструкция, за да се задоволят местните битови нужди. Очевидно не е имало нито финансова подкрепа, нито административна готовност да се поправят щетите както трябва.

Не навсякъде местните сили и средства са стигали за издигане на каменен строеж. Затова хората са били принудени да се приспособят към дадените условия и сами да се справят, доколкото могат. Дървените мостове са свидетелство за удивителната изобретателност, сръчност и занаятчийски умения на народните, този път

наистина *самородни и самоуки майстори*. Неволята е велик учител!

Понякога в един мост се съчетават две различни инфраструктурни функции и то сполучливо. Пример за това са трите известни покрити моста в Европа – този над р. Арно във Флоренция, в Люцерн, Швейцария и в Ерфурт, Германия (по последния както и по ловешкия, е минавал важен търговски път).

У нас майстор Колю Фичев е създал такава забележителна творба в Ловеч на р. Осъм. Мостът почива на 5 каменни устои с водопреливници (както тези при с. Йовковци на р. Веселина, приток на Стара река и на Янтра, а също и мостът при Бяла) за предпазване в случай на високи води. Ловешкият мост е бил строен 1874 - 1876 и то само с дърво. Не са използване нито гвоздеи, нито винтове. С маткап са пробивани гупки в гредите и са набивани дървени клинове от



Мостът в Люцерн, Швейцария



Мостът в Ерфурт, Германия



Мостът на р. Осъм в Ловеч

грян. Така мостът е бил предпазен от повреди, причинени от ръждясали крепежни елементи. Бил е осветен с газови фенери. За съжаление не е бил предпазен от огън и през 1925 изгорял. Наложило се да бъде заменен с бетонна конструкция. Едва в близкото минало е придобил отново първоначалния си, много красив и представителен вид. Запазени са дюкянчетата от двете страни, а в средата на еркерното разширение отново има две сладкарнички. Там навремето предлагала *истинска боза от просо*. Чудесната цветна акватинта на художника Петър Морозов дава ярка представа за някогашния вид на това творение на Фичето.

При това описание не можем да подминем една от най-известните каменни конструкции у нас – Дяволския мост (на турски „Шейтан кюпрю“) на река Арда в Източни-

те Родопи. Разположен е близо до гр. Ардино, област Кърджали. Строежът е бил, според някои източници, в началото на XVI век, по заповед на султан Селим I. Целта е била да се възстанови някогашната търговска артерия, свързваща два значими икономически региона – Горна Тракия и Беломорието. Тя е била част от пътната мрежа, изградена от ненадминатите цивилизатори на античността, римляните. Мостът е обвеян от мистика и легенди. Необикновен е и фактът, че стои от векове без да са се налагали ремонтни работи! Местно предание го приписва на майстор Димитър от близкото село Неделино. И отново се влита разпространената версия, че майсторът бил взградил сянката на съпругата си в моста и че тя починала наскоро след завършването. Мостът е невероятно красив – направо по-



„Чудните мостове“

ема от камък! Средният свод е висок 8,50 и широк цели 18 м, страничните по 4,60, съответно 8,50 м. Разбира се, предвидени са и водопреливници - отвори за отичане на водата при наводнение, както и вълноломи срещу течението. Пътното платно е широко 3,40 м. По него до началото на XX в. са минавали кервани от камили. От 1984 е обявен за паметник на културата.

Не трябва да се подминава и една от великите забележителности на България – „Чудните мостове“ (наричани преди „Еркюприя“, което на турски значи същото). Фактически това са два моста. Те представляват остатък от една пространна и дълга пещера в окарстените мрамори на Западно-Родопския рид Чернатица. Образувана е от рекичката Еркюприя, приток на

Чепеларска река (или още Чая). В течение на вековете части от нея са се съборили и така са се получили тези мостове. Горният е грамаден – общата височина достига 70 м, светлият отвор на арката е 45 м, а ширината е 40 м. По моста може и да се мине отгоре – ширината е до 15 м и навремето по нея е минавал път. Сравнението с дребна човешка фигура ни дава добра представа за внушителните размери на това природно чудо (обявено през 1949 г. за „Природна забележителност“) . На около 200 м по-надолу по рекичката е т.н. „Малка Еркюприя“- вторият мост. По размери почти не отстъпва на големия. Общата височина е около 50 м, височината на арката – 30 м. Според официалните туристически справочници е непроходим. ■