



О ДОРОГАХ И МОСТАХ В ВОСПОМИНАНИЯХ И АРХИВАХ

ЧТО ПОЧИТАТЬ О БЕЛОРУССКОЙ ДОРОЖНОЙ КУЛЬТУРЕ

Валерий ЧЕРЕПИЦА
Фото из открытых интернет-источников

Хорошо известно, что дороги и мосты, почти как и люди – живут, стареют, умирают, рождаются. Они меняют не только качество покрытия, материал из которого скроены, но и форму своего назначения, характер обслуживания, трансформируется и местность, по которой дорога бежит, а мост стоит. За мою память путешествие на автобусе из Лиды в Гродно или из Гродно в Минск вчера и сегодня – это уже совершенно иные путешествия, иные пути-дороги. А сколько изменений проходило в этом деле и задолго до нас, и знание всего этого нам необходимо, чтобы не чувствовать себя случайно появившимися на этой земле. Есть в этом познании, разумеется, и практическая польза, чтобы не заблудиться в поисках былых стежек-дорожек и мостиков как в пространстве, так и во времени. Однако обратимся к конкретным документам второй половины XIX – начала XX веков, сохранивших для нас немало интересного и полезного.

Слова «дороги» и «мосты» вызывают у людей самые различные мысли и представления. Логичнее всего начинать размышления со смысла и значения этих слов. Дорога – это не только путь, мостовая, стезя, тропа, аллея. Это ещё и дорога большая, горная, железная или окольная. А где дорога, там и перекрёсток, перепутье и распутье. Не менее интересно и значение слова мост – искусственное сооружение, соединяющее два пункта на земной поверхности. Мотивы дорог и моста нашли необъятное отражение в фольклоре, поэзии и в песенно-музыкальном творчестве. К примеру, М. Лермонтов: «Выхожу один я на дорогу...», или В. Гавт: «Я строю мысленно мосты, их измерения просты. Я строю их из пустоты, чтобы туда идти, где ты». Выходит, мосты – это самое доброе изобретение человечества, объединяющее судьбы людей, города, страны, историю и современность.

Разумеется, есть и другие аспекты дорожно-мостовой темы. Мой отец – паровозный машинист – даже в пору поездок по железной дороге в родные места постоянно, где-то даже невольно, фиксировал наше детское внимание на том, какой населённый пункт мы проехали. Очень любил глядеть на мелькавшие перед окнами мосты с большими реками и узкими речушками. Особый душевный настрой вызывало у отца дорожное строительство. У него тотчас же возникало множество вопросов и к себе, и к окружающим, и непосредственно к тем, кто в нём участвовал.

Вспоминая о своей службе машинистом паровоза в железнодорожных войсках РККА в 1936–1938 годах во Владивостоке, отец с большим воодушевлением рассказывал о временах его постоянных поездок по Дальнему Востоку. Особенно большие железнодорожные мосты поражали его своим величием и красотой. «Амурским чудом» он называл Алексеевский мост в Хабаровске, построенный ещё при Николае II, и названный им в честь будущего наследника царского трона цесаревича Алексея. Всей семьёй радовались мы тем ощущениям, которые испытывали сообща во время летних каникул, проезжая на поезде Гомель – Брянск через Сож.

В детстве, в родном мне городе Лиде, шоссейные мосты через узкую и извилистую речку Лидейку ничем не обращали на себя внимания. И лишь единственный в городе железнодорожный мост производил на меня большое впечатление. Это был мост из стальных ферм, переброшенный не через речку, а через болотистую низину и дорогу, идущую из центра города в сторону Северного военного городка. Он являлся как бы продолжением железнодорожного пути на Минск, проложенного в начале XX века на искусственной высокой насыпи.



Гродненский губернатор генерал-майор А. Зуров

Став студентом пединститута, я полюбил Гродно со всеми его достопримечательностями, включая и мосты, причём как шоссейные, так и старинный, капитальный железнодорожный мост через Неман в сторону границы. Вот и на сей раз, обнаружив новое архивное дело на дорожную тему, я не мог им не увлечься, увидев за сухим перечислением дорог и маршрутов массу того, что уже ушло и улетело в вечность.

В 1873 году гродненский губернатор генерал-майор Александр Зуров направил во все уездные дорожные комиссии письма, в которых просил составить самые подробные сведения о дорогах на административных картах Гродненской губернии. В течение месяца, с разной степенью усердия, пожелание было исполнено. Здесь далеко не вся информация, а лишь та, что имеет отношение к границам настоящей Гродненской области.

Начнём знакомство с названиями дорог, их направлением и перечня мостов применительно к Гродненскому уезду. Согласно представленным сведениям, через уезд проходило 16 почтовых и военно-торговых дорог (железные и шоссейные не отмечались), имелось три моста.

«I-я, военно-торговая дорога из города Гродно в Вильно, проходила через деревню Гранчи, мимо урочища Конколи и реки Неман, через деревню Гожа, урочище Криничное, вблизи деревни Верхняя Пальница в Ротницу.

2-я, почтовая от станции железной дороги Поречье в местечко Друскеники, проходила неподалёку деревни Поречье в местечко Друскеники.

3-я, коммуникационно-торговая из Гродно в местечко Озёры, проходила через деревни: Каплицу, Путришки, вблизи имения Розалин, через деревни Вертелишки, Головачи вблизи урочища Борки, через деревню Стриевку в местечко Озёры; от местечка Озёры около урочища Берве, недалёко от урочища Синий Камень, через урочище Шкленск в Виленскую губернию.

4-я, почтовая дорога из Гродно в город Лиду, проходила между селом и имением Жидомля, вблизи фольварка Струпин до почтовой станции Струпин; около околицы Котры через реку Котру, местечко Скидель, около деревень Хваты и Суховляны, недалеко от урочища Жолобатый мост, около имения Мильковщина, где имеется почтовая станция Мильковщина, вблизи имения Кривляны, фольварка Глубокое, через местечко Каменку, вблизи деревни Оздобищи, через деревню Ельники на город Вильно. Имелось здесь и описание моста: «мост на 2-й версте от Скиделя, коего длина 30 сажень».

5-я, почтовая дорога, идущая из Гродно через местечко Скидель в Волковск. Она проходила через деревни Пузевищи, Лавны, около деревни Харчицы, имение Черлена, почтовой станции Черлена, через имение Лунно, реку Неман, местечко Воля, имение Воля, деревню Залески, около деревень Косилы, Толстики, фольварка Татарщина, через местечко Волпу, деревню Плебановцы, в местечко Россь Волковьского уезда.

6-я, военно-коммуникационная, бывшая почтовая, дорога из Гродно в г. Слоним проходила через имение Черлена, около деревни Княжеводцы, через село Дубно, деревню Зельвяны, вблизи имения Михайловка, имение Мосты, через местечко Мосты в город Слоним, от Мостов шли торговые дороги: одна в местечко Пески, другая через фольварок Старинки в местечко Щучин; третья же дорога, от местечка Мосты в местечко Каменка, далее она проходила вблизи деревни Гольника через деревню Громовичи, имение Каменку в местечко Каменку.

7-я, торговая дорога, из Гродно в местечки Лунно и Воля, где соединяется с почтовой дорогой, идущей из Гродно через местечко Скидель, Черлену в Волковск. Она проходила вблизи деревни Гнойницы, через деревню Горницу, имение Горницу, деревню Колпаки, около деревни Хлистовичи и Погораны, через имение Квасовка, деревню Огородники, имение Свислочь, вблизи урочища Браково, деревню Жиличи в местечко Лунно.

8-я, военно-торговая дорога из Гродно в местечко Свислочь Волковьского уезда, проходила около фольварка Гнойницы, деревню Гибуличи, имение Коптёвщина, через село Коптёвщину, вблизи имения Новосёлки, через деревню Зарубичи, местечко Индуру, деревню Луцковляны, около фольварка Грайно, через реку Свислочь, село Олекшицы, Малую Берестовицу, вблизи имения Жёбры, деревни Карповцы, Лесневичи, через местечко Великую Берестовицу в местечко Свислочь. Тут же были помещены сведения о том, что «мост на реке Свислочь содержится на суммы земского сбора».

9-я, торговая дорога из Гродно через местечко Индура в местечко Супрасль Сокольского уезда, проходила от местечка Индура вблизи деревни Большая Жорновка, через околицу Глебовичи, недалеко от фольварка Глебовичи и деревню Бояры, через фольварок Сенейки, около Почобуты, деревни Курчевцы, Кудричи, через местечко Кринки в местечко Супрасль.

10-я, торговая дорога из села Олекшицы в город Волковск, проходила вблизи фольварка и деревни Гольно, деревни Каленики в Волковск.

11-я, торговая дорога из города Белостока в местечко Волпа, проходила через деревни Грибовцы, Скробляки, Бобровники, около фольварка Тетеровка, через деревню Лепесы, фольварок Шашкевичи, местечко Великую Берестовицу в деревню Эйминовцы, после чего она пересекала дорогу, идущую из села Олекшицы в Волковск, затем проходила около имения Старый Дворец, через деревню Седейки, вблизи деревни Мартяновки, фольварков Романово и Длугополь в имение Волпу, где соединялась с почтовой дорогой, идущей из Гродно в Волковск.

12-я, торговая дорога из местечка Кринки в село Малая Берестовица, проходила часть по дороге, идущей из местечка Кринки в Индуру через село Малая Берестовица, затем шла около имения Малая Берестовица и соединялась с дорогой, идущей из Гродно через местечко Индуру в местечко Свислочь Волковьского уезда.

13-я, военно-торговая дорога из города Гродно в город Сокулку, проходила недалеко от деревни Колбасина в Сокулку.

14-я, торговая дорога из Гродно в местечко Новый Двор, проходила через реку Неман, неподалёку от имения Августовок в местечко Новый Двор. В отношении моста через Неман отмечалось, что «на счёт городских средств содержатся пантонный мост и паром».

15-я, военно-торговая дорога из Гродно в Лососно и Царство Польское, проходила через Занеманский форштадт, через мельницу в Лососно и в Царство Польское.

16-я торговая дорога из Кринок в Сокулку. Бросалось в глаза при описании дорог губернии большое разнообразие названий населённых пунктов и местностей — города, местечки, сёла, деревни, фольварки, имения, урочища, застава, почтовая станция, ферма, мыза и другое».



Весьма интересные сведения помещены в ведомости дорог и мостов Слонимского уезда. Через уезд проходило 14 почтовых и военно-коммуникационных дорог и также, как и в Гродненском, имелось три моста. Впечатляет ведомость дорог Волковысского уезда – всего указано 16 дорог.

В Гродненском Национальном историческом архиве хранится «Описание шоссейных и других дорог, имеющих стратегическое значение и служащих для передвижения войск и прочих государственных надобностей. Составлено в 1898 году». Это дело свидетельствует о постоянном внимании властей к дорожному и мостовому делу, а также к просёлочным дорогам, которые ранее не учитывались при описании. Немаловажным является и то, что данное «Описание...» было составлено на отпечатанных типографским способом бланках, в нём имелись следующие разделы: номер дороги по порядку; название дороги и её краткое описание; протяжённость дороги в верстах и саженьях; мосты (их номер, длина и ширина в саженьях, на балках, на сваях и т.д.), на какой версте расположены мосты и у какого ближайшего урочища, количество брёвен, необходимых для устройства каждого моста, протяжённость гатей около каждого из них, кому принадлежит соседствующая с ними лесная дача, на чьи средства содержатся мосты; в каком состоянии они находятся. Получили своё подробное освещение в документе и около 600 больших и малых, каменных и деревянных мостов. Обращение к этому делу, несомненно, обогащает наше представление о дорожной сети Гродненщины в прошлом и открывает факты, не потерявшие своего значения и сегодня.

Весьма ценными и интересными в историко-краеведческом плане следует назвать три исследователя на затронутую тему. Каждый из них по-своему обогащает вдумчивого читателя, причём как информационно, так и содержательно. А. Гельфер приводит в «Очерки развития дорожного и мостостроительного дела в Ведомстве путей сообщения» подробные данные о российских дорогах и мостах, уделяя осо-

бое внимание дорогам стратегического назначения. А. Кудрявцев применительно к Гродненской губернии в своём труде «Очерки истории дорожного строительства в СССР» отмечает, что «важнейшим достижением дооктябрьского дорожного строительства стало создание основания современной дорожной сети». Автор этого труда обозначил и важнейшие вехи шоссейного строительства в России. В их числе и выше упоминавшийся факт, связанный с составлением административной карты Гродненской губернии: «в 1873 году императором Александром II был утверждён план строительства сети стратегических шоссе в трёх западных приграничных военных округах».

В 1881 году он был расширен, однако реально работы начались лишь в 1885 году. К этому времени к числу построенных шоссе, проходивших по территории Гродненской губернии, следует отнести стратегическое шоссе от Киева до Брест-Литовска протяжённостью в 554 версты. Примерно в это же время все шоссейные дороги, находившиеся в ведении министерства путей сообщений, были разделены на два разряда. Однако в связи с активизации железнодорожного строительства значение шоссе стало падать, а дорог местного назначения, особенно подъездных к железнодорожным линиям, стало возрастать.

Вместе с этим Кудрявцев в «Истории и архитектуре дорог Белоруссии» констатировал, что к концу XIX века значительно улучшилось финансирование и местного дорожного строительства. Все грунтовые дороги сдержались за счёт натуральной дорожной повинности. Правила её раскладки были достаточно разнообразными даже в пределах одной губернии. Каждому участку дороги приписывались ближайшие селения. Сельские пути сообщения (просёлочные и полевые дороги) должны были содержаться за счёт селений и владельцев, через земли которых эти пути были проложены.

Монография А. Сардарова посвящена вопросам многовекового развития сухопутных дорог Беларуси. Особое внимание уделяется облику и их национальным художественным традициям, формированию элементов архитектуры, а также прогнозированию архитектуры дорог — этой новой области художественного проектирования. Книга рассчитана как на специалистов-дорожников и архитекторов, так и на широкий круг читателей, интересующихся вопросами истории и современности белорусской культуры. Значительное место в этой работе отводилось шоссированным дорогам в Беларуси в XIX века, а также архитектуре станционных домов на шоссе общегосударственного значения. В своей совокупности эти труды вместе со вновь выявленными архивными материалами могут стать той базой, на которой будут написаны солидные научные исследования. ■