

ПОЧТОВЫЕ СТАНЦИИ. ОДИН ПРОЕКТ – ТРИ СУДЬБЫ

Голуб Т. А.

Мостокский учебно-педагогический комплекс
детский сад – средняя школа
(г. Могилев, Беларусь)

Аннотация. Предлагаемая работа основана на исследовании истории почтовых станций XIX в. на территории Могилёвского района. Актуальность данной темы обусловлена педагогической значимостью совместной исследовательской работы педагогов и учащихся в обучении и воспитании школьников, в формировании их гражданской и патриотической позиции.

Ключевые слова: почтовая станция, исследовательская работа, краеведение, патриотическое воспитание.

Summary. The proposed work is based on a study of the history of postal stations of the XIX century on the territory of the Mogilev region. The relevance of this topic is due to the pedagogical significance of the joint research work of teachers and students in the training and education of schoolchildren, in the formation of their civic and patriotic position.

Keywords: Post station, research, local history, patriotic education.

Присоединение белорусских земель к Российской империи в конце XVIII в. отразилось на формах дорожного постоа. В отличие от “демократичной” формы наш дорожный сервис стал более организованным и более “тоталитарным”. Здесь в конце XVIII – первой половине XIX в. была устроена система так называемых почтовых дорог (частично новых, частично улучшенных старых) с системой транспортных сообщений (“почтовая гоньба”) и дорожным постоем. С развитием государственной почты усилилось внимание к состоянию сухопутных путей, строились и реконструировались почтовые тракты. В начале XIX в. на вновь открываемых и реконструируемых почтовых трактах строятся новые почтовые станции.

На белорусских дорогах строились почтовые станции, или почтовые дома, фактически дорожные комплексы, которые включали различные здания или отдельные помещения (внутри одного здания) для проезжающих, т.е. гостиницы, комнаты для ямщиков, смотрителя, конюшни, сараи для экипажей, а также другие хозяйственные постройки. Большая часть этих архитектурных сооружений строилась из дерева в классицистических формах с характерным парадным фасадом, обращенным к почтовой дороге. Станции строились параллельно шоссе своим главным фасадом (в 20–30 м), вместе с оградой и флигелями.

По типовым (“образцовым”) проектам, разработанным в Санкт-Петербурге, были построены в XIX в. Каменные станционные дома на шоссе Петербург–Киев (через Витебск, Оршу, Могилев, Гомель), Москва–Варшава (через Кричев, Слуцк, Кобрин, Брест), Витебск–Полоцк, Брест–Влодава. Большая часть этих своеобразных памятников дорожного сервиса сохранилась до наших дней (36 единиц) в оригинальном либо перестроенном виде. К архитектурным особенностям этого типа сооружений можно отнести то, что при относительно устойчивых схемах планов основного здания и генплана всего комплекса (3–4 типа) фасады сооружений могли варьироваться от классицистического до неоготического и византийско-русского стилей.

В зависимости от значения дорог на станции должно было содержаться различное количество лошадей: I разряд – более 50, II разряд – более 25, III – не менее 15. Комплекс станционного дома третьего разряда состоял из центрального здания с помещениями для проезжающих, смотрителей, приписки подорожных.

Часть зданий почтовых станций (так называемые станционные дома 1-го разряда) имела специальные помещения для остановки государя-императора и членов императорской фамилии. Они были отлично меблированы и имели специально разработанные интерьеры. Безусловно, пользование придорожным сервисом, как и сами путешествия по дорогам, в царской России были весьма привилегированным занятием. Требовались звание, титул, знатное происхождение или, на худой конец, передвижение осуществлялось “по казенной надобности” со специальным документом (“подорожная”).

Запрягший лошадь ямщик (при каждой почтовой станции имелся штат ямщиков, содержались лошади) мчал пассажира к новой станции, где тот пересаживался в следующий экипаж...

Главным и единственным видом транспорта на территории сегодняшней Беларуси в то время являлся конный, до появления автомобиля и паровоза оставалось несколько десятилетий.

На всем протяжении шоссе из Санкт-Петербурга в Одессу, на расстоянии в 20–30 километров друг от друга, стояли почтовые станции, одна из них станция в деревне Фойно. До наших дней она сохранилась в первозданном виде. На рисунке XIX в. она выглядит точно так же как сейчас. Только вокруг кареты, мужчины в цилиндрах, дамы в пышных юбках...

Почтовая станция построена согласно типовому проекту, с использованием элементов неоготики. Строилась во второй половине XIX в. из кирпича. Одноэтажное здание покрыто железной крышей. Центр главного фасада выделен неглубоким резолитом, завершен небольшим аттиком. Дверной проём стрельчатого облика. Над входом козырёк, выполненный из чугуна. По углам строения неглубокие стрельчатые ниши. Оконные проёмы высокие. Внутри станция разделена на 4 равные помещения, симметрично расположенные относительно широкого коридора [1, с. 475].

В настоящее время здание является частной собственностью.

До 2013 г. из этих трех станций, следующих одна за другой, лишь одна, расположенная в деревне Фойно, внесена в список памятников истории и культуры. Числится под второй категорией – имеет статус памятника республиканского значения. За судьбу здания беспокоиться нет нужды. А вот с остальными не все так благополучно.

Деревня Сидоровичи известна со времен Великого Княжества Литовского с 1560 г. как село (67 дымов) в Могилёвской волости. В 1568 г. она отдана во временное владение шляхтичу. В 1604 г. центр маентка, шляхетская собственность. В 1607 г. упоминается в Барколабовской хронике. С 1772 г. в составе Российской империи. В 1848 году 62 двора, действовала деревянная церковь. В 1858 г. деревня насчитывала 420 жителей мужского пола, имелись водяная мельница, корчма, собственность помещика. После прокладки шоссе Могилёв–Довск в деревне размещалась почтовая станция, которая имела 16 лошадей [2, с. 631].

Здание почтовой станции сохранилось тут великолепно. И забор, и хозяйственные службы – все в нормальном состоянии. Сейчас в этом здании... тоже что-то находится. Дверь и ворота закрыты. Но видно, что оно кому-то принадлежит. Само здание отремонтировано, ухожено.

Козырёк над дверями точно такой же, как на здании в Фойно. Этот козырёк поддерживается чугунными кронштейнами с замысловатой вязью. Хорошо сохранилась кирпичная оштукатуренная ограда.

Обычно, при подобных станциях на территории сегодняшней Беларуси организовывались небольшие трактиры или кофейни, а также неприятельные гостиницы. Так, в подобном заведении в одной комнате размещалось несколько (два-три, редко больше) простых столов (подчас некрашенных), пять-шесть истертых стульев, лавка вдоль стены. В этой же комнате размещался и буфет с закусками и напитками. Подавали обычно «каву» (кофейный напиток) или «гарбату» (настой из трав), или по желанию чай. И, конечно же, спиртные напитки, табак. А как же без этого?

Почтовая станция в Сидоровичах не внесена в список памятников архитектуры.

Почтовая станция «Вильчицы» расположена в деревне Новосёлки (Вейнянский сельсовет) Могилёвского района, Могилёвской области [2, с. 609]. В некоторых источниках эта почтовая станция отнесена к соседней д. Вильчицы, но по современному территориальному делению она находится у д. Новоселки. На шубертовской карте XIX в. Подписана как «Почт. Ст. Вильчицы» [3].

Эта станция одна из трёх, которой «повезло» меньше всего. Она так же не внесена в список памятников архитектуры. Хотя построена по такому же проекту как станции в Фойно и Сидоровичах. Окна, парадный вход и даже козырёк с чугунным литьём – всё практически одинаковое. Но об этой станции забыли, она стала обузой для государственных служб.

А ведь когда-то здесь кипела-бурлила жизнь. Прибывали и отправлялись экипажи, раздавались крики ямщиков. Уставшие лошади менялись на отдохнувших. Проезжавший путник за-

ходил внутрь, что бы станционный смотритель занёс его по дорожную в «шнуровую книгу». Мог попить чаю с баранками, подремать в специально отведённой комнате. Даже трудно представить, сколько сиятельных вельмож повидали эти стены. Но было это очень давно. А что сейчас? Увы, ничего хорошего.

Главное здание почтовой станции полностью снесено в мае 2013 г. при благоустройстве территории ко Дню Победы. Теперь из свидетелей почтовых отношений между странами на станции «Вильчицы» остались лишь кирпичные флигель и часть забора. Специальную табличку «Гісторыка-культурная каштоўнасць» можно повесить только на них – пока не поздно.

Отдельно взятая почтовая станция – лишь иллюстрация к более серьезной проблеме. Складывается ощущение, что инвентаризация памятников истории и культуры проведена не до конца. И мы сами не знаем, каким наследием обладаем. Станционные дома являются интереснейшими памятниками дорожного строительства, имеющими несомненное историческое и архитектурное значение. В потенциале они могли бы стать объектами туристических маршрутов и одновременно – туристического сервиса, выступая в роли гостиниц, ресторанов и музеев. И все они без исключения должны быть включены в список памятников архитектуры и иметь на своих фасадах заветную табличку – «Гісторыка-культурная каштоўнасць».

Літаратура:

1. Архітэктура Беларусі. Энцыклапедычны даведнік. – Мінск : Беларуская Энцыклапедыя імя Петруся Броўкі, 1993. – 620 с.
2. Памяць: Магіл. р-н: Гіст.-дак. хронікі гарадоў і р-наў Беларусі / укл. У.Ф. Агурцоў, М.П. Хобатаў. – Мн. : Польша, 1996. – 660 с.
3. globys.tut.by@gmail.com