

■ Дарогамі гісторыі

URBEM INSATIABILES — ГОРАД НЕНАСЫТНЫ

Як Мінск «праглынае» вёскі

Менш чым за паўтара стагоддзя ў склад цяперашняй сталіцы ўвайшло каля 200 невялікіх населеных пунктаў. Зялёны Луг, Лошыца, Серабранка, Шабаны, Сухарава — у кожнага сучаснага мінчука на слыху назвы гэтых, здавалася б, не такіх старых раёнаў горада. Але з'ездзіць у Лошыцу ці пагасцяваць у Шабанах можна было яшчэ ў другой палове XIX стагоддзя — гэта назвы тагачасных вёсак. Паступова самі вёскі, хутары і засценкі зніклі, а тапонімы засталіся. Мы пастараліся разгледзець прасёлачныя дарогі пад тоўшчай асфальту.

Адна карта на 140 гадоў

Дарэчы, даведацца, што знаходзілася на месцы вашага дома або офіса, можна з дапамогай інтэрактыўнай анлайн-карты. Беларускія даследчыкі з дапамогай сучасных тэхналогій стварылі рэсурс, які аб'ядноўвае адрозна 6 картаў розных перыядаў — 1874, 1915, 1933, 1964, 1984 і 2016 гадоў — у адну. Як расказаў адзін з аўтараў праекта **Аляксандр ЛАЧЫЎКА**, увасобіць ідэю ў жыццё было даволі складана. Паміж картамі ёсць істотныя адрозненні, некаторыя аб'екты «прамяшчаюцца ў прастору» на некалькі соцень метраў. Аляксандр тлумачыць гэта рознымі ўяўленнямі аб форме Зямлі: калі ў XIX стагоддзі яна лічылася круглай, то пазней навукоўцы прыйшлі да высновы, што наша планета бліжэй да эліпсоіда. Пагрэснасці ў пазнейшых варыянтах можна растлумачыць нізкай якасцю друку. Напрыклад, складальнікі той жа самай карты 1915 года, якія займаліся сваёй справай падчас Першай сусветнай вайны, з-за асаблівасцяў перыяду былі абмежаваныя ў сродках і магчымасцях. Лёгкае патуранне картографіі і неакуратнае выкананне — занадта тоўстыя лініі (дарогі атрымліваліся шырынёй 15—20 метраў) — таксама неспрыяльна ўплывалі на якасць.

Ключавыя кропкі, па якіх сумяшчаюцца карты, — гэта

рэлігійныя збудаванні, могілкі і чыгунка. Вызначэнне месцазнаходжання храма часцей за ўсё вельмі дакладнае, бо крыж — умоўная адзнака — ставіцца звычайна менавіта там, дзе знаходзіцца алтарная частка. Калі ж на абраным участку няма ніякіх знакавых аб'ектаў, звяртаюцца перакрываючыя прасёлкавыя дарогі.

Пасля асваення касмічнай прасторы дакладнасць картаў значна павысілася. Дакумент 1964 года ўжо ўяўляе сабой здымак з космасу. З 1963 па 1973 год у межах амерыканскіх разведвальных праграм «Карона» і «Лан'ярд» шпіёнскія спадарожнікі кружылі над планетай і фатаграфавалі гарады, асабліваю ўвагу надаючы, вядома, Савецкаму Саюзу. За гэты перыяд спадарожнікі праляцелі над Мінскам каля 10 разоў і, адпаведна, вельмі падрабязна яго адлюстравалі. На вывае можна разгледзець не толькі манументы або будынкі, але нават і паркавыя дарожкі. Менавіта здымак 1964 года паказвае, як у сталіцы з'яўляліся першыя мікрараёны, новы тып забудовы — панельныя дамы, кардынальна змянялася аблічча цяперашніх вуліц Розы Люксембург і Талбухіна, пачалося ўзвядзенне Чыжоўкі.

Для таго, каб рэалізаваць праект, яго стваральнікі старанна вывучылі ўсе карты, вызначыўшы месцазнаходжанне кожнай вёскі ў акрузе або ўжо ў складзе Мінска. Дарэчы, некаторыя варыянтныя карты да гэтага часу засакрэчаныя. Уся работа заняла паўгода, аднак



праект яшчэ нельга назваць завершаным. У найбліжэйшых планах даданне яшчэ трох картаў: дэтальнай карты Мінска 1929 года, на якой адзначаны не толькі назвы вёсак, але і месцазнаходжанне асобных дамоў; нямецкая карта 1944 года, якая стваралася на базе савецкіх картаў, аднак была ўдакладнена пры дапамозе ваеннай аэрафотаздымкі і карта 1996 года, якая ўтрымлівае ў тым ліку і звесткі аб вышынях.

Захаваць нельга забыць

Даследчык гісторыі горада Мінска, выкладчык БДЭУ **Іван САЦУКЕВІЧ** адзначае, што пераломным момантам у гісторыі Мінска сталі 1870-я гады. Менавіта тады праз горад была пракладзена спачатку Маскоўска-Брэсцкая, а пасля і Лібава-Роменская чыгунка. Пасля гэтага горад пачаў імкліва разрастацца. Калі ў канцы XVIII стагоддзя тэрыторыя Мінска складала ўсяго паўтара на паўтара кіламетра, то праз сто гадоў горад узбуініўся ў 10 разоў: колькасць насельніцтва, напрыклад, з 9 тысяч чалавек павялічылася да 90 тысяч.

А што з вёскамі? Яны пачалі ўваходзіць у склад горада, аднак істотных змен не перажывалі. Сам Мінск у канцы XIX стагоддзя ўвесь быў пераважна драўляным і аднапавярховым, таму ніякага дысанансу не назіралася. Дарэчы, назва «вёска» не зусім дакладная. У сваім першапачатковым значэнні гэта слова азначала месца паселішча прыгонных сялян. І ў наваколлі Мінска іх было ўсяго 7. А вось засценкаў, слабоў, хутароў, фальваркаў — безліч.

Значна скарацілася колькасць невялікіх населеных пунктаў у перыяд калектывізацыі. Іх у масавым парадку аб'ядноўвалі ў калгасы, некаторыя — узбуінялі горад, які рос. Яшчэ адным велізарным выпрабаваннем сталі гады Вялікай Айчыннай вайны: не ўсім вёскам удалося ацалець, многія ніколі так і не былі адноўлены. Пасля вайны — гады актыўнага будаўніцтва. Большасць вёсак з ваколіц сталіцы да гэтага моманту засталася толькі на старых картах. Паспрабуем іх там адшукаць.

Знаходзім на карце 1874 года вёску Сухарава, дарэчы, першыя згадкі пра яе датуюцца яшчэ XVI(!) стагоддзем. У другой палове XIX стагоддзя невялікі населены пункт, на

месцы цяперашняга мікрараёна Сухарава-7, складаўся з 13 двароў. А вось на карце 1933 года лічба ўжо зусім іншая — 86 двароў, але і сама вёска «перамясцілася» ў прастору паміж сучаснымі вуліцамі Кавалёва і Семянкі. Гэта адна з вёсак-доўгажыхарак, яна была ўключана ў склад Мінска толькі ў 1992 годзе, а апошнія драўляныя дамкі тут наогул зніклі ўсяго некалькі гадоў таму. Непадалёку знаходзіцца могілка, на тэрыторыі якой удалося да цяперашняга моманту захаваць гістарычна значныя курганы. Дарэчы, гэта быў не адзін населены пункт з такой назвай. У канцы XIX стагоддзя на месцы сучаснага мікрараёна Чырвоны Бор-2 быў засценка Сухарава, які складаўся ўсяго з аднаго двара.

Мы не задумваемся над гэтым, але велізарная колькасць месцаў у горадзе носіць назвы, якім ужо не адно стагоддзе. Так сваю гістарычную спадчыну спрабуюць захаваць былыя жыхары ўжо зніклі з твару зямлі вёскі Бараноўшчына. У канцы XIX стагоддзя пад гэтай назвай быў вядомы засценка, у сярэдзіне XX стагоддзя — невялікая вёска ў 28 двароў. Будаўніцтва буйной магістралі — вуліцы Прытыцкага — паставіла крыж на да-

лейшым існаванні населенага пункта. Аднак тапонім усё ж удалося захаваць — так называецца вуліца і прыпынак транспарту. Аднак неабякавым зараз ужо гараджанам гэтага здалася недастаткова: яны звярнуліся да ўладаў з прапановай усталяваць ва-лу-н-помнік і інфармацыйны стэнд на месцы, дзе раней была вёска.

Дзякуючы ініцыятыўным жыхарам раёна ўдалося выратаваць і тапонім Брылевічы. У 1964 годзе краіну заклінула хваля масавых перайменаванняў населеных пунктаў. Так у абсалютна безаблічную Дружбу была перайменаваная вёска Рылоўшчына, якую мы бачым яшчэ на карце 1874 года. Недалёка ад яе, на другім баку ракі Лошыца (супрацьлеглая мікрараёну з такой назвай частка горада) знаходзілася сядзіба буйных князёў Брылеўскіх. Пасля таго, як на гэтай тэрыторыі пачалося ўзвядзенне новага мікрараёна, ён атрымаў ужо замацаваную назву Дружба. Тая, хто добра знаёмы з гісторыяй гэтага месца, былі абураныя. Бо такую назву можна сустрэць у любым горадзе на постсавецкай прастору, яна практычна безынафармацыйная, бо нельга ж усур'ёз сцвярджаць, што жыхары гэтага мікрараёна вылучаюцца асаблівымі душэўнымі якасцямі. І гараджане настаялі на тым, каб хоць бы канчатковы прыпынак транспарту перайменавалі ў Брылевічы. Улады паставіліся з разуменнем, а далей спрацаваў усё ж такі прыдатны тут «прынцып дружбы»: перадаючы ад аднаго да другога праўдзівую назву раёна, удалося дасягнуць мэты і замацаваць за ім тапонім Брылевічы.

Захаваць нельга забыць. Дык дзе ўсё ж такі ставім коску?

Дар'я КАСКО.
kasko@vziazda.by

■ Пасля пісьма

«БЫЎ ТАКІ АЎТОБУС...»

Пад такім заглаўкам 8 жніўня г. у газеце быў змешчаны ліст жыхароў вёскі Межная Слабада Клецкага раёна. У ім паведамлялася, што раней праз іх мясціны праходзіў вельмі зручны аўтобус Баранавічы — Гомель, Гомель — Баранавічы. Але ж летам маршрут закрылі...

Як паведаміла ў адказ на гэтую публікацыю намеснік міністра транспарту і камунікацый краіны **Наталля ЖАМОЙЦІНА**, зварот чытачоў разгледжаны. Даслоўна: «У адпаведнасці з артыкулам 12 Закона Рэспублікі Беларусь ад 14 жніўня 2007 года «Аб аўтамабільным транспарце і аўтамабільных перавозках» заказчыкамі гарадскіх, прыгарадных і міжгарадных унутрыабласных аўтамабільных перавозак пасажыраў у рэгулярным руху выступаюць мясцовыя выканаўчыя і распарадчыя органы, якія арганізуюць аўтамабільныя перавозкі пасажыраў па тэрыторыі адміністрацыйна-тэрытарыяльнай адзінкі і забяспечваюць рэалізацыю нарматываў дзяржаўных сацыяльных стандартаў па абслугоўванні насельніцтва рэспублікі ў галіне транспарту.

Арганізатарам міжгарадных міжабласных аўтамабільных перавозак пасажыраў у рэгулярным руху з'яўляецца Міністэрства транспарту і камунікацый Рэспублікі Беларусь (далей — Мінтранс).

Мінтрансам было дадзена права на выкананне міжгарадных міжабласных аўтамабільных перавозак пасажыраў у рэгулярным руху па маршруце Баранавічы — Гомель (працягласць маршруту 421 км) перавозчыкам ААТ «Аўтобусны парк г. Баранавічы» і філіялу «Аўтобусны парк №1» ААТ «Гомельаблаўтатранс».

На працягу некалькіх апошніх гадоў з-за нізкага пасажырапатоку (асабліва ў асенне-зімовы перыяд) з мэтай зніжэння стратнасці работы на міжгарадных маршрутах у рэгулярным руху аўтамабільнымі перавозчыкамі прымаюцца меры па аптымізацыі перавозак пасажыраў: змянялася перыядычнасць выканання рэйсаў, выкарыстоўваліся аўтобусы малой умяшчальнасці. Аднак станоўчага выніку гэтыя мерапрыемствы не прынеслі.

Акрамя таго, аналіз па маршруце Баранавічы — Гомель, які праводзіўся работнікамі ААТ «Аўтобусны парк г. Баранавічы» і філіялу «Аўтобусны парк №1» ААТ «Гомельаблаўтатранс» паказаў, што гэты аўтобусны маршрут быў запатрабаваны толькі пасажырамі, якія ажыццяўляюць паездкі з г. Баранавічы да населеных пунктаў Мінскай вобласці і ў адваротным напрамку.

Таму, у сувязі з нізкім пасажырапатокам і стратнасцю перавозак аўтамабільным перавозчыкам ААТ «Аўтобусны парк г. Баранавічы»

з чэрвеня 2014 г. было прынята рашэнне аб закрыцці дадзенага маршруту.

Філіял «Аўтобусны парк №1» ААТ «Гомельаблаўтатранс» спыніў рух аўтобусаў па названым маршруце ў маі 2016 г. Пры гэтым неабходна адзначыць, што заканадаўствам не прадугледжана субсідаванне міжгарадных аўтамабільных перавозак пасажыраў у рэгулярным руху (у адрозненне ад гарадскіх і прыгарадных).

У цяперашні час па ўсіх днях тыдня грамадзяне маюць магчымасць здзейсніць паездку чыгуначным транспартам з г. Баранавічы ў напрамку г. Гомеля па маршрутах: Гродна — Гомель, Гродна — Мінск — Гомель, Баранавічы — Херсон.

Пры гэтым, як паказвае практыка, для паездак па рэспубліцы многія пасажыры аддаюць перавагу чыгуначнаму транспарту з прычыны больш нізкіх тарафаў на гэты від перавозак.

Разам з тым нарматывы дзяржаўных сацыяльных стандартаў у галіне транспартнага абслугоўвання насельніцтва па рэспубліцы выконваюцца ў поўным аб'ёме ў адпаведнасці з паставановай Савета міністраў Рэспублікі Беларусь ад 30 мая 2003 года № 724 «Аб мерах па ўкараненні сістэмы дзяржаўных сацыяльных стандартаў па абслугоўванні насельніцтва рэспублікі».

Аднакосова інфармуем, што ў дадзеным артыкуле не пазначана, у які канкрэтна на-

селены пункт жыхарам вёскі Межная Слабада Клецкага раёна неабходна ажыццяўляць паездкі.

Маршрутная сетка Рэспублікі Беларусь пабудавана з улікам транспартных сувязяў населеных пунктаў з раённымі цэнтрамі, якія ў сваю чаргу павінны быць звязаны са сталіцай і абласнымі цэнтрамі (з мэтай вырашэння сацыяльных пытанняў насельніцтва ў перыяд работ установаў, арганізацый горада).

Пытанні арганізацыі прыгарадных аўтамабільных перавозак пасажыраў знаходзяцца ў кампетэнцыі райвыканкамаў. Заказчыкам аўтамабільных перавозак пасажыраў у рэгулярным руху з'яўляецца Клецкі раённы выканаўчы камітэт, які прымае неабходныя меры па ўдасканаленні абслугоўвання пасажыраў гэтага рэгіёна ў адпаведнасці з наяўнай патрэбай і пра вынікі разгляду ўказанага артыкула праінфармаваць рэдакцыю газеты «Звязда».

Вось гэты адказ мы пакулі не атрымалі. А таму, што называецца, кропку не ставім...