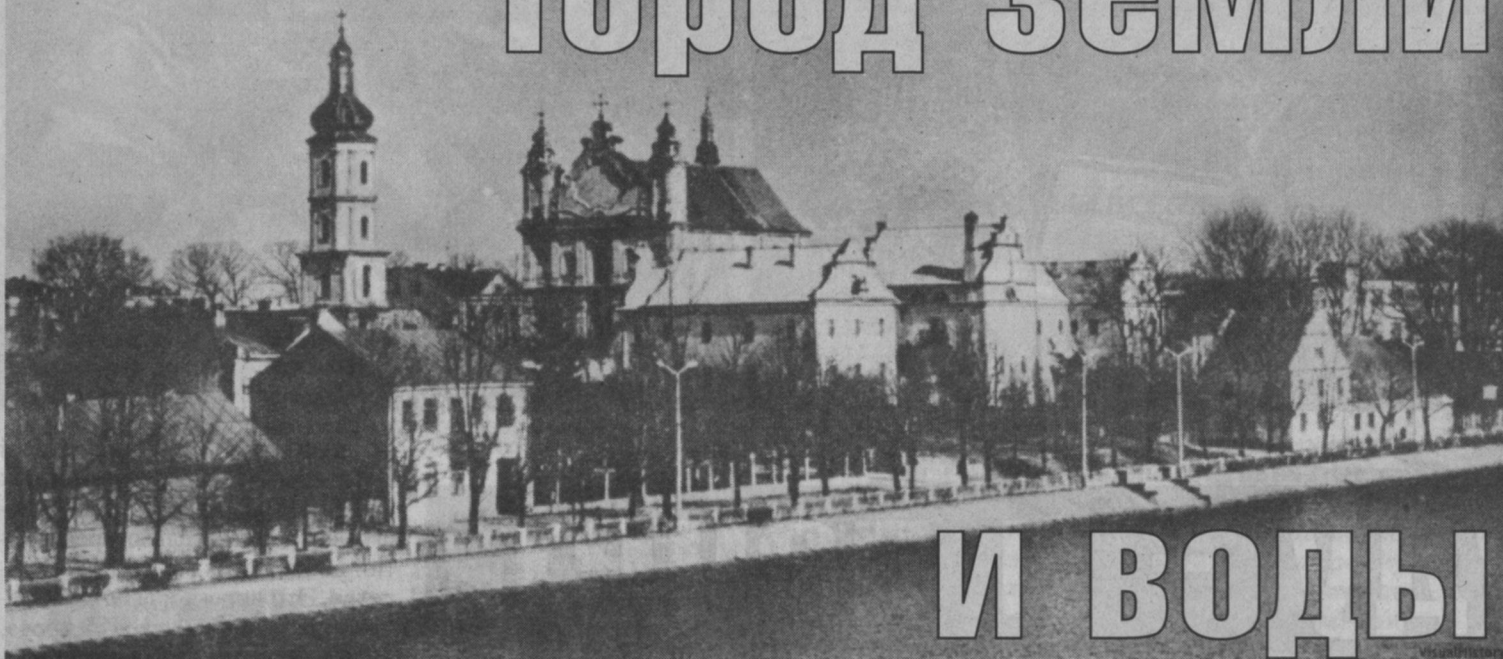


СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Город земли



И ВОДЫ

В нынешнем году на областном уровне основные торжества, приуроченные к Дню народного единства, запланировано провести в Пинске. Безусловно, это большая ответственность и высокая честь, оказанная городу к 1025-летию с момента первого письменного упоминания о нем в «Повести временных лет». Здесь, в столице Полесья, также называемой его жемчужиной, причудливо и, вместе с тем, органично переплелись общим единым целым древность и современность, прошлое, настоящее и будущее. Пинск – удивительное место, историю которого на всем протяжении формировали две стихии – земля и вода.

после чего Пинск стал столицей небольшого государства – Пинского княжества, которым поочередно владели династии Юрьевичей, Наримунтовичей, Глебовичей, Олельковичей, Сигизмунд Кейстуович. С уходом из жизни последней княжеской четы – Олены (из Олельковичей) и Федора Ярославича, не оставивших наследников, хозяйкой Пинска стала королева Бона Сфорца: от ее имени пинскими владениями управляли старосты.

Известно, что еще в середине XIX столетия предприимчивые жители Полесья на своих судах преодолевали сотни километров, чтобы, доставив по воде товар к пунктам назначения,

доне была построена первая ветка так называемой внеуличной железной дороги протяженностью 3,6 км, соединившая на линии своего маршрута семь станций, Пинщина все еще оставалась в глухом плену своеобразной, упрямо сопротивляющейся человеческому вмешательству водноболотной стихии. О практически полной замкнутости, вынужденной отчужденности полесского региона от быстро развивающегося окружающего мира свидетельствовал в одном лице археолог, исследователь литовских и белорусских древностей, литератор и издатель Адам Киркор: «Дорога от местечка Петрикова в

главных обстоятельств непреодолимой силы.

Издание «Живописная Россия» 1882 года в своем третьем томе «Литовское и Белорусское Полесье» содержит малоизвестную информацию, представляющую однозначный интерес не только для исследователей и ученых – цитируется дословно: «Еще под конец прошедшего столетия (XVIII век. – Прим. Е.Л.) англичане обратили особенное внимание на Пинское полесье, которому предсказывали славную будущность. Образовавшаяся с этой целью компания приобрела покупкой Туров и уже начинала свои действия на основании широкой эксплуатации, но император Павел I остановил англичан и не дозволил осуществиться их дальновидным планам».

Вырваться из цепких объятий окружающей трясины на широкий простор Пинску помог новый путь – железнодорожный. Правда, выдался он непростым и небыстрым. Итак, попробуем поэтапно восстановить хронологию.

Еще в 1866 году тогдашний наместник Царства Польского граф Берг ходатайствовал о прокладке железной дороги от Бреста до Москвы. Предметом долгих споров стал вопрос о местностях, через которые она должна была проходить. Берг предлагал провести ее через Кобрин, Слоним, Минск и Могилев, однако министр путей сообщения Мельников указывал на преимущества пути южнее Минска – через Бобруйск и Пинск. Не отвергая стратегических преимуществ линии через Минск и Слоним, министр все же находил более выгодным бобруйское направление из-за более ровной местности.

Сарматское море?

Существует версия, что Пинск был основан как портовый город большого озера, которое быстро исчезало и освобождало для освоения значительные свободные площади: отступая, отдавало свои территории для людей – крайне удобные для жизни, ибо отсутствовала необходимость выкорчевывать лес, а почва была весьма плодородной.

Еще ранее свое описание этих мест оставил древнегреческий историк Геродот: «Среди непролазной чащи находится гигантское озеро, окруженное болотами и зарослями тростника. Местные жители – нервы и будины – ловят в нем выдру, бобров и других зверей с четырехугольной мордой». Геологи и климатологи подтверждают: образование здесь ледникового озера началось во времена голоцена, около десяти тысяч лет назад, а наибольшего размера оно достигло три тысячи лет назад, как раз тогда, когда эти места стали активно заселяться. Историки считают, что Сарматское море было идеальным местом для поселения древних людей – оно давало им пищу, а болота защищали от врагов. Примечательно, что по древним берегам моря найдено много тёсел – специального инструмента для долбления лодок.

Сейчас на месте бывших водных разливов осталась обширная заторфованная низина: такова участь большинства мелководных ледниковых озер – быстро заболачиваться и исчезать. По мнению исследователя Александра Ильина, остатками Сарматского моря следует считать Дикое болото на водоразделе рек Ясельда и Нарев и, возможно, Споровское, Белое и Черное озёра.

Как бы то ни было, столица Полесья была и остается городом над Пиной – левым притоком Припяти. Водные торговые пути обеспечили городу быстрый рост, отделение от Турова,

по воде товар к пунктам назначения, вернуться домой с прибытком. Так, Павел Шпилевский в своей книге «Путешествие по Полесью и белорусскому краю» оставил достаточно подробное описание пинчуков, встречаемых им в Бресте:

«За неимением лучшего поблизости места для прогулок берестяне гуляют также по песчаной, довольно неровной набережной Буга и любят на ряды бесчисленных барок и стругов, пригоняемых из Пинского уезда кавтуноватыми пинчуками. На одной довольно громадной барке сидели четыре здоровых, краснощеких, средних лет парня с пипками (коротенькие трубки) в зубах и рассматривали только что выгруженное ими тучное, матовое, как воск, копченое свиное сало.

Нужно заметить, что эти добрые и наивные пинчуки в огромных дегтярных сапогах и засмоленных зипунах стоят внимания, а в особенности внимания тех, которые никогда не видели их. Не говорю о том, что вас поразит и остановит оригинальное, народное местное их наречие полесское, не совсем понятное для жителей великорусских губерний. Но сколько бы удовольствия и наслаждения испытали вы, если б увидели, какие употребляют они жесты, телодвижения, размахи руками, когда объясняются меж собой дружески.

На набережной я с полчаса любовался на знакомых мне еще в детстве добрых пинчуков; при виде их мне невольно вздумалось купить у них вкусных вьюнов (рыба, похожая в миниатюре на угрей), которых они между прочими товарами (льняным семенем, пшеном, свиным салом, сушеными ершами и копчеными сомами) развозят обыкновенно по всей Минской губернии и даже по Брестскому уезду».

От английского проекта

В то движимое прогрессивными техническими новациями время, когда фирмой Metropolitan Railway в Лон-

«Дорога от местечка Петрикова в Мозырском уезде до Пинского уезда составляет 218 верст. На ней 47 мостов и 83 гати. Мосты занимают 529 сажен, гати – 14 406 сажен! Каждая весна, каждая осень изуродует эти мосты и гати до такой степени, что нередко даже почтовое сообщение совершенно прекращается. О проселочных дорогах и говорить нечего. Там дороги покрываются водой, гати размываются, мосты разрушаются и уносятся иногда на далекое расстояние. Дороги заранее обозначаются вехами, но и вехи уносятся водою. Местные жители хорошо знакомы с направлением дорог, но во время разливов и они не решаются подвергаться видимой опасности. Остается одно средство – сообщить на лодках, но во время бури и этот способ представляется крайне рискованным».

Вместе с тем Киркор констатирует: «Несмотря на все неудобства путей сообщения, как сухопутного, так и водного, значение Пинска в торговом отношении весьма важно, и при более благоприятных обстоятельствах он может сделаться вторым Нижним Новгородом. Случь, Горынь, Стырь представляют возможность своза в Пинск произведений (*так по тексту*). – **Прим. Е.Л.**) Волины; посредством же Припяти сюда доставляются сырые продукты Киевской, Полтавской, частью Минской, как равно Могилевской и других губерний. К Пинску доставляются разного рода хлеба, назначаемые для заграничного отпуса через балтийские порты, крымская соль, сало, пенька, лен, табак, овечья шерсть, сырые кожи, клепка, поташ и много других произведений».

Однако обретению упомянутой статусности крупного торгового-перевалочного пункта препятствовали реалии местной географии и топографии, особенности природы и погоды, с которыми приходилось считаться, принимать во внимание и учитывать их на тот момент в качестве

ние из-за более ровной местности. Кроме того, предполагалось воспользоваться готовым полотном и стационарными зданиями бобруйского шоссе, что сэкономило бы до 10 миллионов рублей.

Комитет железных дорог сначала согласился с мнением министра путей сообщения и утвердил направление на Бобруйск, однако Берг продолжал настаивать на своем варианте, указывая на трудности сооружения железной дороги в болотистом и лесистом Полесье. 1 марта 1868 года проект вновь обсуждался в Комитете железных дорог, и снова мнения разделились. Конец всем спорам положил Александр II, собственноручно наложивший окончательную резолюцию: «Исполнить по мнению меньшинства» – поддерживающего минско-слонимское направление, имеющее «преимущество не только в стратегическом, но и в торговом отношении вследствие прохождения дороги по местности более населенной и с большим промышленным развитием». И все же вариант, одобренный императором, не был последним: инженер-полковник А.Е. Шпилев, проводивший изыскания, сумел доказать, что дорогу выгоднее вести через Оршу – Борисов – Минск.

Тем не менее после этого в стороне от большой цивилизации Пинск оставался относительно недолго. 14 февраля 1883 года на особом совещании было принято решение о строительстве стратегических железных дорог через Полесье. Император повелел не позднее чем в трехлетний срок закончить сооружение железной дороги Вильно – Ровно с ветвями Барановичи – Белосток и Пинск – Гомель. Несмотря на тяжелые условия возведения дороги в болотистой местности, строители сумели уложиться в срок. Движение на участке Пинск – Лунинец было открыто 30 декабря 1884 года, а Лунинец – Гомель – в феврале 1886 года.

Евгений ЛИТВИНОВИЧ