

## ИЗ ИСТОРИИ АРХИТЕКТУРНОГО ОБУСТРОЙСТВА ПОЧТОВЫХ ТРАКТОВ НА ТЕРРИТОРИИ ВОСТОЧНОЙ БЕЛАРУСИ

А. В. Евстратенко<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Магистр архитектуры, ст. преподаватель кафедры архитектуры и строительства Белорусского государственного университета транспорта, Гомель, Беларусь, [krisis@inbox.ru](mailto:krisis@inbox.ru)

### Реферат

В статье рассматриваются вопросы генезиса транспортной инфраструктуры на территории Беларуси в XIX – начале XX вв. на примере почтовых станций. Выявлены новые сведения, касающиеся создания почтовых трактов, строительства, эксплуатации и капитального ремонта почтовых станций.

**Ключевые слова:** почтовая станция, почтовый тракт, объемно-планировочное решение, капитальный ремонт.

### FROM THE HISTORY OF ARCHITECTURAL ARRANGEMENT OF POSTAL ROUTES IN BELARUS

A. V. Evstratenko

### Abstract

The paper deals with the Genesis of transport infrastructure in Belarus in the XIX-early XX centuries on the example of postal stations. The analysis of architectural and planning decisions of station complexes is carried out. New information concerning the creation of postal routes, construction, operation and overhaul of postal stations are revealed.

**Keywords:** postal station, postal tract, space-planning solution, major repairs.

### Введение

Древние трассы и возведенные к концу XVIII в. шоссе с включением белорусских земель в состав Российской империи стали играть роль канала доставки важных документов, деловых писем и царских указов, а перемещение по ним подвергалось проверке и отслеживанию. Налаживалось почтово-курьерское сообщение. Почтовая станция – образец массового типового строительства объектов придорожного обслуживания на территории Беларуси в XIX – начале XX вв. Как значимые элементы транспортной инфраструктуры почтовые станции рассматриваются в работах Сардарова А. С., Локотко А. И., Заремского В., Авиловой Л. И., Шувалова В. М. [1, 2, 5, 12–15]. В них приводятся сведения о формировании, архитектурно-планировочном и конструктивном решении типовых станционных комплексов. На основании опубликованных материалов, архивных данных и личных обследований ряда станций в Могилевской, Витебской и Гомельской областях Беларуси автором проведен анализ объектов придорожного обслуживания, предшествующих современному. Обнаружены новые сведения о почтовых станциях на белорусской территории, а именно некоторые особенности их развития и эксплуатации.

### Обустройство почтовых трактов<sup>1</sup> на территории Беларуси

Возводимые в XVIII в. на территории Беларуси первые почтовые станции были деревянными на каменных фундаментах, с простым архитектурно-планировочным решением, напоминавшем планировку жилища или небольшой корчмы. Под функции почтовых станций приспособляли и деревенские дома. При введении в Российской империи «образцовых» проектов и централизованном строительстве данных объектов был сформирован облик типового каменного станционного комплекса (рис. 1). Кроме станционного дома, в состав комплекса входили хозяйственные постройки: конюшня, амбар, каретная или навес для экипажей, флигель для ямщиков.

Устав строительный, приведенный в книге «Полная школа строительного искусства», содержит основные требования к строительству почтовых станций [11, с. 660–662]. При назначении пунктов и размеров станционного дома необходимо было учитывать размещение по отношению к большим городам, расстояние между станциями, удобство остановки.

Оговаривалось, что не стоит строить там, где не может быть ни частных ночлегов, ни остановок проезжающих. Станции первого разряда, включавшие помещения для отдыха членов императорской фамилии, должны были строиться в крупных населенных пунктах с интервалом 160 верст и рассчитывались на содержание не менее 50 лошадей. Станции второго и третьего разряда – в промежуточных, через каждые 20–25 верст, и должны были содержать не менее 25 и 18 лошадей соответственно. При учреждении в станционных домах гостиниц губернаторам надлежало наблюдать за установлением правил, сообразных существу этих заведений. Следовало избегать излишней роскоши и соблюдать чистоту. Редко учитывались местная ситуация и условия строительства [3, с. 19].

Серии проектов почтовых станций издавались неоднократно. К станции каждого разряда предлагалось несколько планов и различные решения фасадов. Например, изданная в 1843 г. серия содержала 6 планов для домов третьего разряда и 18 вариантов фасадов к ним [4, с. 105]. «Образцовый» проект почтовой станции 3-го разряда от 1843 г. приведен на рисунке 2.

Несмотря на устоявшееся мнение, что образцовые планы с момента издания были неизменны, отметим, что планировочное решение все же несколько трансформировалось. Однако корректировки вносились преимущественно не во взаимосвязи с территориальными и климатическими ограничениями, а, к примеру, в целях снижения стоимости возведения объекта. В одном из проектных решений от 1843 г. предполагалось устройство конюшни на 20 лошадей вместо 36, предложенных ранее. Одна только эта мера позволяла на 11,5 % снизить стоимость строительства станции: экономия 1360 рублей при общей стоимости 11840 рублей серебром [8].

На территории Беларуси почтовые станции строились в стиле неоклассицизма, неоготики или же псевдорусском (византийско-русское направление). Также эклектично совмещались черты различных стилей или же использовался ограниченный перечень элементов избранного направления.

По обращению содержателей почтовых станций и в соответствии с актами обследования проводился капитальный ремонт зданий и сооружений комплекса. К примеру, в деле 1-й Шоссейной дистанции Киевского округа содержится рапорт от 23 октября 1912 г. № 678 в Правление Киевского Округа Путей Сообщения о необходимости ремонта станционных домов ряда почтовых станций [6].

<sup>1</sup> Почтовый тракт – дорога, по которой осуществлялась перевозка почтовых отправлений.

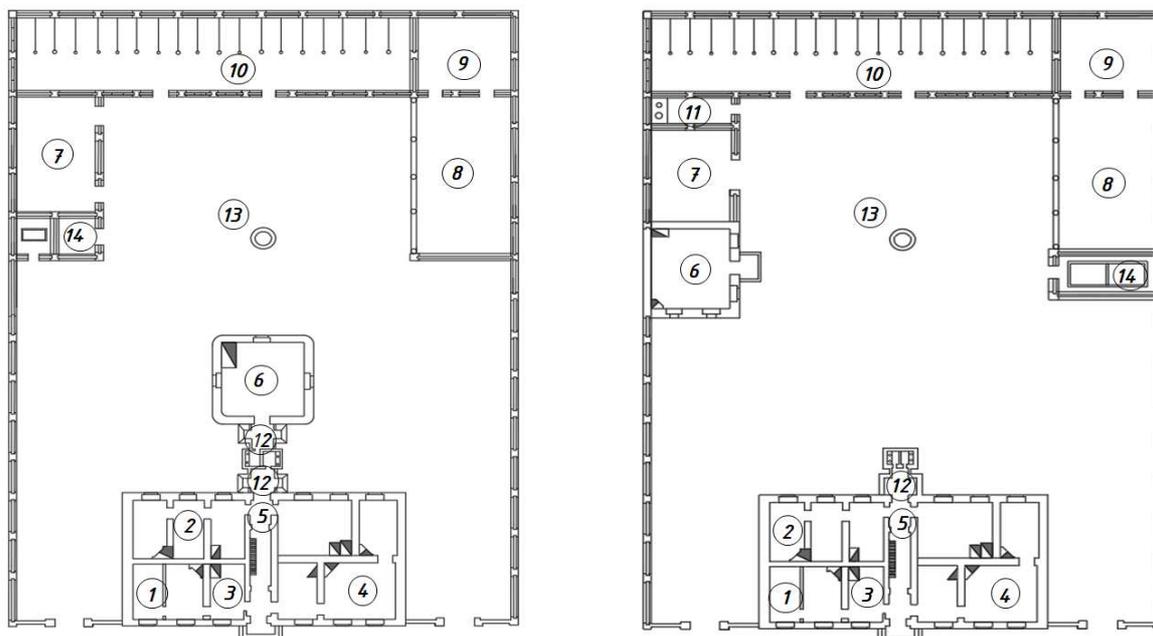


а – в д. Сидоровичи, б – в д. Фойно, в, г – в д. Локути  
**Рисунок 1** – Примеры сохранившихся почтовых станций в Могилевской области

Варианты фасадов станционного дома



Варианты планов почтовой станции



1 – квартира смотрителя; 2 – квартира содержателя гостиницы; 3 – комната для записи подорожных; 4 – кухня для проезжающих; 5 – сени; 6 – изба для ямщиков; 7 – сарай; 8 – навес для телег; 9 – амбар для овса; 10 – конюшня на 20 лошадей; 11 – уборная для ямщиков; 12 – уборная (ретирады); 13 – колодец; 14 – погреб

**Рисунок 2** – Проект почтовой станции 3-го разряда от 1843 г. [8]

В акте обследования зданий и сооружений станций Погребенка, Гришаны и Застенки приводился перечень необходимых работ и их стоимость, установленные по итогам комиссионных осмотров. К примеру, замена стальной кровли с покрытием ее масляной краской стоила 400 рублей; более широкий перечень работ – ремонт кладки стен с оштукатуриванием, окраска стен, замена кровли с ее окрашиванием масляной краской – 1500 рублей; ремонт ограждения, замена ворот и переустройство коридора ямской в дополнение к вышеназванным работам стоили уже 2000 рублей.

В деле к данным актам прикладывались рапорты, сметы в Правление Киевского Округа Путей Сообщения, а к ним ведомости расценочные, исчисления объема работ, материалов, пояснительная записка и чертежи, а также квитанции о получении денежных средств на ремонт и расписки исполнителей и поставщиков строительных материалов. Основные строительные работы и используемые материалы при капитальном ремонте почтовых станций сведены в таблицу 1.

Таблица 1 – Перечень типовых строительных работ и используемых материалов при капитальном ремонте почтовых станций

Вид работ	Восстанавливаемые конструкции					
	Стены, цоколь, карниз		Кровля		Забор, ворота	
	Работа	Материалы	Работа	Материалы	Работа	Материалы
Ремонтные	Восстановление и замена выветрившейся кладки	Кирпич, портландцемент («цемент портландский»), песок	Восстановление и замена стальной кровли	Сталь («железо кровельное 12-фунтовое»), гвозди кровельные, костьюли стальные, проволока кровельная	Восстановление и замена выветрившейся кладки столбов	Кирпич, портландцемент, песок
					Устройство чистого обшивного забора	Бревна, доски и бруски сосновые 3-го сорта, гвозди
Отделочные	Снятие старой штукатурки и оштукатуривание/ перетирка старой штукатурки с расшивкой швов	Известь белая негашеная, песок, алебастр	Окраска за 2 раза суриковой масляной краской	Сурик свинцовый, олифа	Оштукатуривание известковым раствором с 20%-й примесью цемента	Известь белая негашеная, портландцемент, песок
	Окрашивание за 2 раза белой известью на клею	Известь белая негашеная, клей			Окраска за 2 раза желтой масляной краской	Олифа, охра светлая, замазка, сажа голландская



а – станционный дом, б – ямщицкая, в, г – новое строение служебного назначения  
**Рисунок 3** – Почтовая станция в д. Застенки, Оршанский район, Витебская область

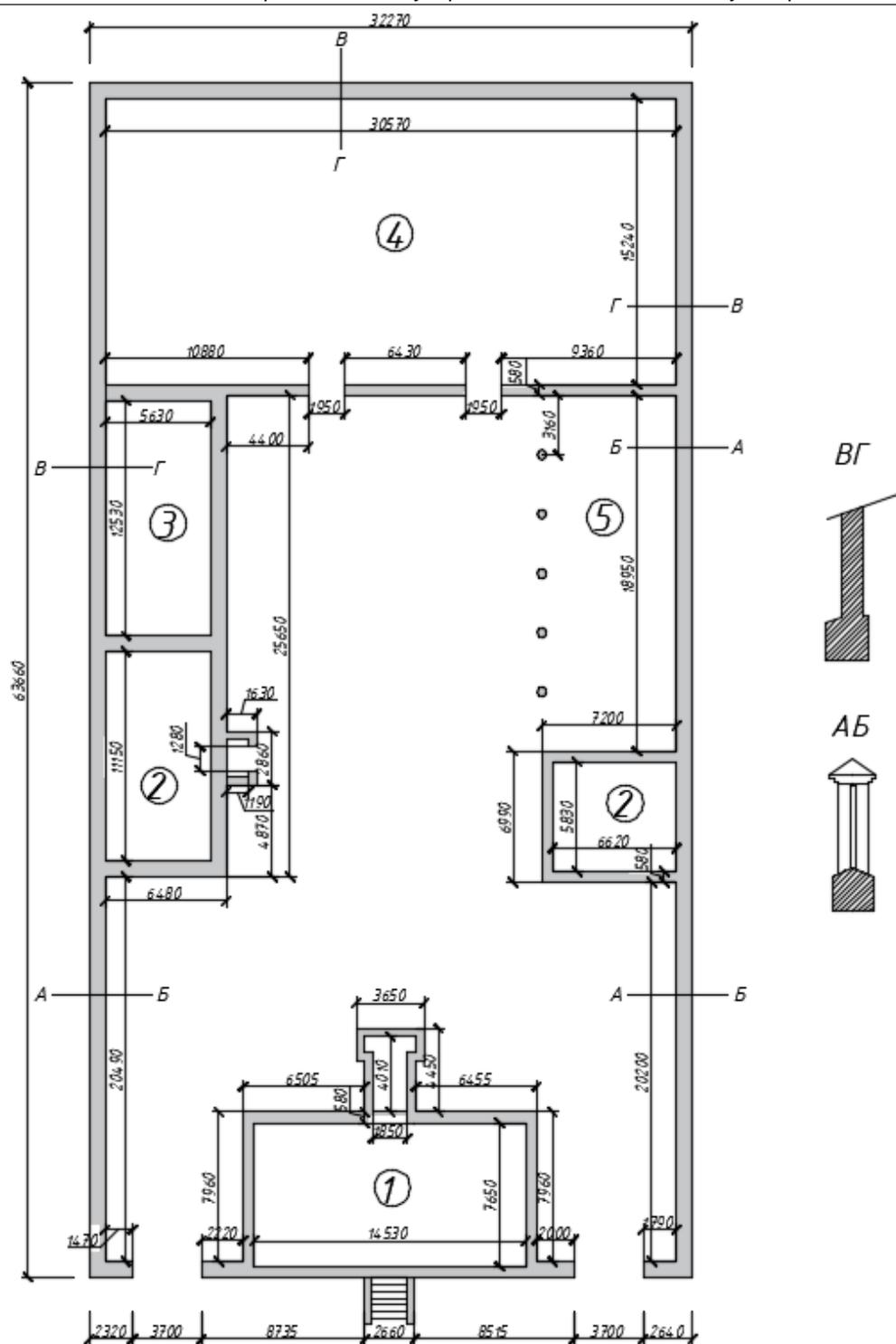
Согласно архивным данным, вскоре после осуществления переустройства и капитального ремонта почтового комплекса в д. Застенки, проведенного в 1913 г., надворные постройки и ямщицкая были уничтожены пожаром 6 июня 1914 г. Навес, амбар и сарай были устроены из деревянных брусьев, заложенных в кирпичные столбы. Здание ямщицкой было преимущественно кирпичным. Во время пожара все деревянные конструкции указанных сооружений сгорели полностью, сохранились кирпичные части. Обгорела и стальная кровля. В ходе следствия причина пожара выявлена не была, и расследование прекратили. Обгоревшие кирпич и сталь не были использованы и предлагались для продажи. Постройки также не восстанавливали. На устройство забора «чисто-хозяйственным способом» длиной 33 сажени (70,4 м) требовалось 350 рублей, крыши и кровли – 700 рублей [7]. Сохранившиеся здания почтовой станции, а также более поздняя постройка приведены на рисунке 3.

Представленный на рисунке 4 обмерочный план почтовой станции в д. Застенки позволяет получить более точные в сравнении с имеющимися в настоящий момент сведения о габаритах типовой почтой станции, ее отдельных зданий и сооружений. Можно определить, что типовой почтовый комплекс 3 разряда занимал территорию 0,2 га. При этом на все здания и сооружения приходилось до 50 % площади участка. Наибольшую площадь (23 %) занимала конюшня, станционный дом –

около 8 %, все остальные постройки в целом составляли около 17 % площади. В более ранних проектах (от 1820 г.) зачастую служебные постройки размещались, как и станционный дом, у дороги. В настоящее время в станционном доме находится придорожное кафе с обеденным залом на 20 посадочных мест, а объемно-планировочное решение было существенно трансформировано в соответствии с протекающими в здании функциональными процессами.

В обращении к Управляющему почтовой частью в Могилевской губернии указано, что почтовый департамент озабочен развитием почтового сообщения и обращает внимание на необходимость лично собирать сведения при ревизиях и иными способами о местах, где требуется открытие почтовых учреждений. Для «наглядного убеждения», в какой мере Россия отстала в этом отношении от схожих по площади и плотности населения государств, где доставка почты также осуществляется лошадьми, приведен пример США: одно почтовое учреждение на 1227 жителей. В России в 1877 г. одна станция приходилась на 25960 жителей [9].

В циркуляре почтового департамента об открытии на проселочных дорогах почтовых учреждений содержится обращение одного из Губернских Земских собраний о целесообразности развития обширной сети почт путем передачи их во владение земств. Почтовые ведомства должны были принять на себя расходы по открытию новых станций на



1 – станционный дом; 2 – ямщицкая, 3 – сарай, 4 – конюшня, 5 – навес; АБ, ВГ – сечения ограждений

Рисунок 4 – Детальный план почтовой станции в д. Застенки, Оршанский район, Витебская область

проселочных дорогах и содержание личного состава. Многие почтовые тракты совпадали с земскими дорогами, и общее содержание почтовых и земских лошадей позволяло при меньших финансовых затратах на строительство и эксплуатацию зданий достичь гораздо больших удобств и выгод для местных жителей, обеспечения возможности получения корреспонденции по месту жительства и в пунктах, к ним приближенных. На станциях, размещенных на совпадающих почтовом

и земском трактах<sup>2</sup>, число лошадей могло бы быть уменьшено и за счет такой экономии увеличено на других [10].

Условия, в которых находились губернии европейской и азиатской России были различны, однако изложенные основания были применимы повсюду. Если при открытии почтовым ведомством по согласованию с земством новых почтовых станций на проселочных дорогах по истечении 3 лет полученный доход превышал расходы,

<sup>2</sup> Земские тракты – пути, соединяющие волостные центры с уездным городом, а также между собой, содержавшиеся силами уезда.

то почтовое ведомство принимало на себя следующие затраты: жалование станционному смотрителю, расходы на канцелярские и упаковочные материалы, освещение и отопление станций. Если доходы превышали расходы более чем в 2,5 раза, то станция могла полностью содержаться за счет казны. Были подготовлены регламенты передачи станций.

С развитием железнодорожного сообщения значение почтовых трактов уменьшалось. Прекратилось возведение почтовых станций, однако принципы их строительства и система архитектурного оформления шоссе отчасти распространилась на железнодорожные здания. Некоторые черты типовых придорожных комплексов можно обнаружить и в современной системе обслуживания на автомобильных дорогах нашей страны.

#### Заключение

В ходе проведенного исследования удалось установить некоторые сведения, касающиеся создания почтовых трактов в XIX – начале XX вв. на территории Беларуси, проектирования, строительства, эксплуатации и капитального ремонта почтовых станций, дополняющие существующую теоретическую базу.

В настоящее время на всей территории страны насчитывается менее 40 почтовых станций, построенных в середине XIX в., как находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, так и хорошо сохранившихся. Последние эксплуатируются обычно в качестве объектов общественного назначения. К примеру, в станционных комплексах в д. Фойно и Локути в Могилевской области разместились отделения дорожных служб.

Стоит отметить, что многие сохранившиеся в Беларуси почтовые станции отнесены к объектам, представляющим историко-культурную ценность. Отсутствие использования и эксплуатация, противоречащая их назначению и историко-культурной ценности, ведет к изменению конструктивных и обликообразующих элементов и последующей утрате объектов.

По нашему мнению, данные объекты в восточной части Беларуси, размещенные непосредственно вдоль трассы республиканского значения М-8 граница России – Витебск – Могилев – Гомель – граница Украины, являющейся участком трансевропейского транспортного коридора E95, могли бы быть представлены в составе туристического маршрута и совмещать музейные функции и задачи придорожного обслуживания с возможностью длительного пребывания. По указанному направлению 11 почтовых станций сохранено и столько же утрачено. Сохранившихся станций достаточно для организации соответствующего маршрута, в том числе при исключении ряда из них ввиду плохого технического состояния. Объекты могли бы стать не только визитной карточкой трассы, но и занять определенное место на туристической карте Беларуси. К примеру, станционный комплекс 3-го разряда, возведенный в 1848 г. по проекту 1846 г. в д. Кузьмино Городокского района Витебской области, используется по указанному назначению. Ограничивающими факторами в данном случае являются недостаточная интенсивность транспортного потока на участке трассы и отсутствие таких объектов в дальнейшем пути следования.

Таким образом, возможно не только вовлечение в отрасль новых туристических ресурсов, но и решение вопросов придорожного обслуживания без исключения земельных участков из сельхозугодий. Для этого необходима разработка единой концепции использования комплексов, исходя из результатов научных исследований и натурных обследований зданий.

#### Список цитированных источников

1. Авилова, Л. И. История дорог и наземного транспорта по данным археологии // Наука в России. – 2014. – № 4. – С. 104–112.
2. Беларусь : у 8 т. / А. И. Лакотка [и др.] // Ин-т мастацтвазнаўства, этналогіі і фальклору. – Мінск : Тэхналогія, 1997. – Т. 2 : Дойлідства – 391 с.
3. Евстратенко, А. В. Объекты придорожного сервиса Беларуси : история формирования и современное состояние : монография // М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Бел. ж. д., Белорус. Гос. ун-т трансп. ; под ред. И. Г. Малкова. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 151 с.

4. Евстратенко, А. В. Почтовая станция – прототип современного объекта придорожного сервиса в Беларуси // Вестник БелГУТа : Наука и транспорт. – 2018. – № 1(36). – С. 103–106.
5. Заремский, В. К. Почтовые станции в 1772–1914 годах: зарождение придорожного сервиса в белорусских землях // Працы Цэнтра вывучэння гісторыі гандлю. – 2015. – Вып. 1. – С. 125–135.
6. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 2226. – Оп. 1. – Д. 112.
7. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 2226. – Оп. 1. – Д. 128.
8. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 2466. – Оп. 1. – Д. 1069.
9. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 3191. – Оп. 1. – Д. 3.
10. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 3363. – Оп. 1. – Д. 234.
11. Полная школа строительного искусства : практ. самоучитель и руководитель ко всякого рода сооружениям и постройкам гор., загород. (дач.) и сел. зданий... / Под ред. Асеева-Оскнер. – Москва, 1904. – Т. 1 – 686 с.
12. Почтовые станции и заставные дома // Глобус Беларуси. – Режим доступа : [http://globus.tut.by/type\\_tn\\_posts.htm](http://globus.tut.by/type_tn_posts.htm). – Дата доступа : 19.01.2019.
13. Сардаров, А. С. Путеводение : история и культура белорусских дорог. – Минск : Беларуская навука, 2009. – 191 с.
14. Шкуропат, С. Г. Путешественники и культура путешествия в России в первой половине XIX в. Клио. 2012. – № 6(66). – С. 48–50.
15. Шувалов, В. М. Архитектурное развитие объектов дорожного сервиса // Наука, образование и экспериментальное проектирование : сборник статей Международной научно-практической конференции 8–12 апреля 2013 г. / Московский архитектурный институт (государственная академия). – М. : МАРХИ, 2013. – С. 469–473.

#### References

1. Avilova, L. I. Istorija dorog i nazemnogo transporta po dannym arheologii // Nauka v Rossii. – 2014. – № 4. – S. 104–112.
2. Belarusy : u 8 t. / A. I. Lakotka [i dr.] // In-t mastactvaznaŭstva, etnalogii i fal'kloru. – Minsk : Tekhnologiya, 1997. – T. 2 : Dojlidstva – 391 s.
3. Evstratenko, A. V. Ob"ekty pridorozhnogo servisa Belarusi : istoriya formirovaniya i sovremennoe sostoyanie: monografiya // M-vo transp. i kommunikacij Resp. Bela-rus', Bel. zh. d., Belorus. Gos. Un-t transp. ; pod red. I. G. Malkova. – Gomeľ : BelGUT, 2019. – 151 s.
4. Evstratenko, A. V. Pochtovaya stanciya – prototip sovremennoho ob"ekta pridorozhnogo servisa v Belarusi // Vestnik BelGUTA : Nauka i transport. – 2018. – № 1(36). – S. 103–106.
5. Zaremskij, V. K. Pochtovye stancii v 1772–1914 godah : zarozhdenie pridorozhnogo servisa v belorusskikh zemlyah // Pracy Centra vyvuchennya gistoryi gandlyu. – 2015. – Vyp. 1. – S. 125–135.
6. Nacional'nyj istoricheskiy arhiv Belarusi (NIAB). – F. 2226. – Op. 1. – D. 112.
7. Nacional'nyj istoricheskiy arhiv Belarusi (NIAB). – F. 2226. – Op. 1. – D. 128.
8. Nacional'nyj istoricheskiy arhiv Belarusi (NIAB). – F. 2466. – Op. 1. – D. 1069.
9. Nacional'nyj istoricheskiy arhiv Belarusi (NIAB). – F. 3191. – Op. 1. – D. 3.
10. Nacional'nyj istoricheskiy arhiv Belarusi (NIAB). – F. 3363. – Op. 1. – D. 234.
11. Polnaya shkola stroitel'nogo iskusstva : prakt. samouchitel' i rukovoditel' ko vsyakogo roda sooruzheniyam i postrojkam gor., zagorod. (dach.) i sel. zdaniy... / Pod red. Aseeva-Oskner. – Moskva, 1904. – T. 1. – 686 s.
12. Pochtovye stancii i zastavnye doma // Globus Belarusi. – Rezhim dostupa : [http://globus.tut.by/type\\_tn\\_posts.htm](http://globus.tut.by/type_tn_posts.htm). – Data dostupa : 19.01.2019.
13. Sardarov, A. S. Putetvorenje: istoriya i kul'tura belorusskikh dorog. – Minsk : Belaruskaya navuka, 2009. – 191 s.
14. Shkuropat, S. G. Puteshestvenniki i kul'tura pu-teshestviya v Rossii v pervoj polovine XIX v. Klio. 2012. – № 6(66). – S. 48–50.
15. Shuvalov, V. M. Arhitekurnoe razvitie ob"ektov dorozhnogo servisa // Nauka, obrazovanie i eksperimen-tal'noe proektirovanie: sbornik statej mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii 8–12 aprelya 2013 g. / Moskovskij arhitekurnyj institut (gosudarstvennaya akademiya). – M. : MARHI, 2013. – S. 469–473.