Вузкакалейка на тэрыторыі Карэліцкага раёна

У вёсках мала хто з састарэлых людзей памятаюць пра вузкакалейную чыгунку на цяперашняй тэрыторыі раёна, а цягнік тады называлі “кукушка”. Цягнік перад прыпынкам і пачаткам руху свістаў двума гудкамі і падобна было на "ку-ку", так і празвалі яго "кукушкай". Я ўзгадваю, як у гады дзяцінства нам было вельмі цікава слухаць размовы дарослых аб вузкакалейцы. Дзецям бацькі забаранялі ехаць адным так далёка дзеля таго, каб убачыць усё сваімі вачыма, а з сабой малых не бралі. Размовы іх пра вузкакалейку засталіся ў памяці і да сённяшняга часу. Адны распавядалі пра тое, што ім было боязна першы раз праехаць на цягніку, іншыя казалі, што кандуктар прасіла каб не сядзелі на адным баку у вагонах, а пароўну на абодвух баках, бо вагон можа перакуліцца. Многія расказвалі як яны палохаліся, калі паравоз свістаў перад пачаткам руху, або перад прыпынкам. Вузкакалейная чыгунка існавала і працавала на цяперашняй тэрыторыі раёна каля 23 гадоў.

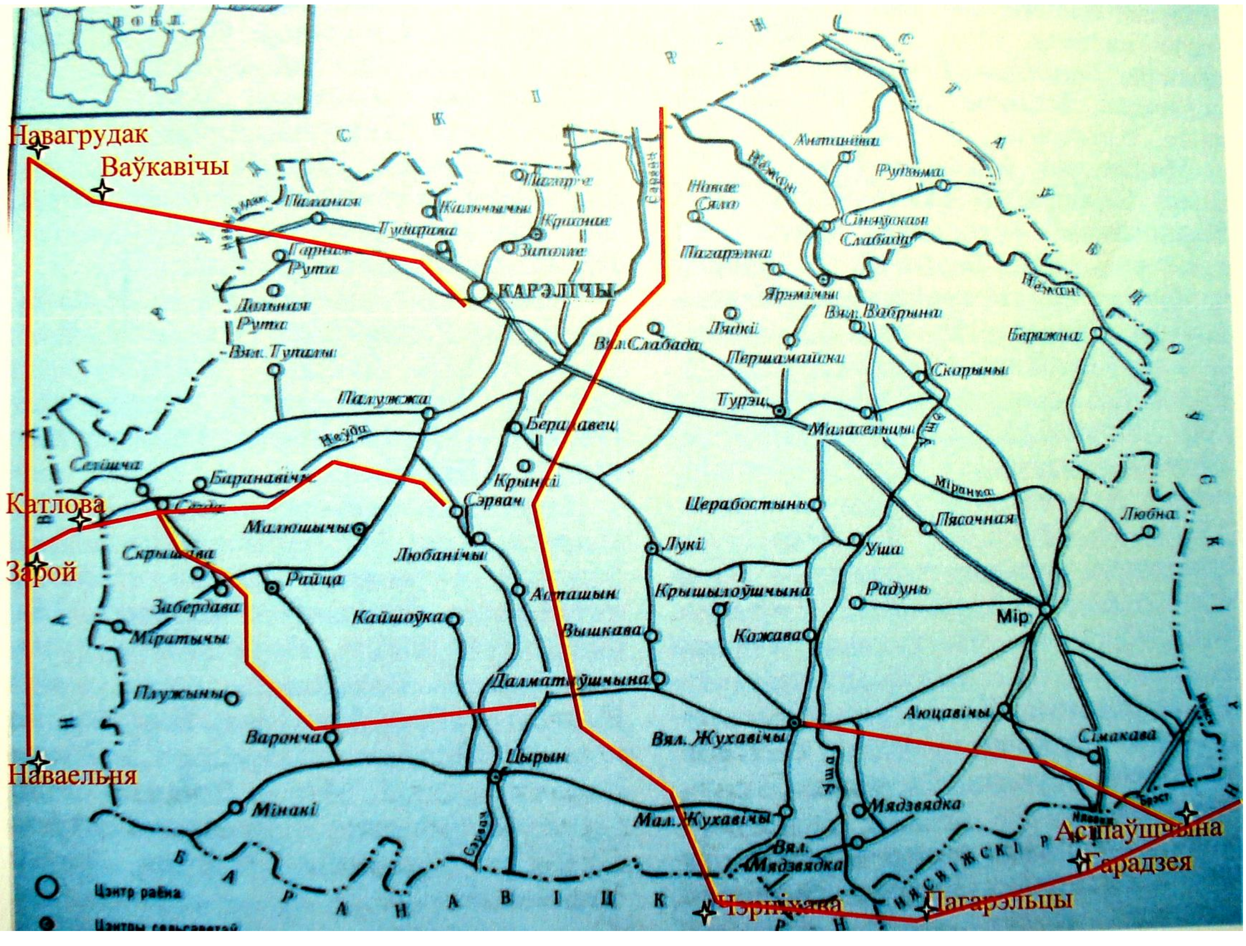
Пасля пачатку першай сусветнай вайны ў 1914 годзе цяперашняя тэрыторыя раёна на доўгі час аказалася на лініі фронту, ці ў прыфрантавой паласе. Лінія фронту яшчэ і сёння нагадвае нам аб сваім праходжанні акопамі і абарончымі збудаваннямі ў лясным масіве паміж вёскамі Сэрвач і Кайшоўка, а таксама ў лясным масіве паміж вёскамі Крынкі і Некрашэвічы, і ў іншых месцах. У 1915 годзе фронт стабілізаваўся па рацэ Сэрвач і Карэліцкая, Райцаўская, Цырынская воласці былі акупіраваны нямецкай арміяй на тры з лішнім гады, а Мірская, Жухавіцкая і Ярэміцкая воласці апынуліся ў прыфрантавой паласе.

Акупацыйная ўлада ператварыла захопленыя землі ў крыніцу сыравіны і таннай рабочай сілы. Менавіта тады, ў 1916 годзе і было разгорнута ў ваколіцах актыўнае чыгуначнае будаўніцтва, так як яно мела каштоўнасць у вывазе драўніны, торфу, гліны і жвіру ў нямеччыну, а таксама ў забеспячэнні перавозкі грузаў у прыфрантавой паласе.

На акупіраванай тэрыторыі галоўнай лініяй вузкакалейкі на той момант была лінія ад станцыі Наваельня да Навагрудка і далей на Любчу (цяпер Навагрудскі раён). Першае адгалінаванне лініі

вузкакалейкі на цяперашнюю тэрыторыю нашага раёна ішло ад станцыі Навагрудак праз вёскі Ваўкавічы (цяпер Навагрудскага раёна), Палануую, Руціцу і да вёскі Агароднікі (цяпер вёска аб’яднана з г.п. Карэлічы). Другая лінія ішла ад палустанка Зарой, каля вёскі Катлова (цяпер Навагрудскага раёна), каля вёскі Сёгда, праз вёскі Волца, Навасёлкі і да вёскі Сэрвач. Гэтыя дзве лініі праіснавалі да 1925 года.

У прыфрантавой паласе галоўнай лініяй была лінія ад станцыі Стоўбцы (цяпер Стаўбцоўскі раён) да станцыі Гарадзея (цяпер Нясвіжскі раён). Першае адгалінаванне лініі вузкакалейкі на цяперашнюю тэрыторыю раёна ішло ад паўстанка Асіпаўшчына (цяпер Стаўбцоўскага раёна) да вёскі Жухавічы. Другая лінія ішла ад станцыі Хвоева (цяпер Нясвіжскага раёна) і далей на поўнач. Яна пачыналася ў Пагарэльцах (цяпер Нясвіжскага раёна) і ішла праз Чэрніхава (цяпер Баранавіцкага раёна), і далей па цяперашняй тэрыторыі нашага раёна каля лініі фронта да Нёмана. Гэтыя лініі былі пабудаваны рускімі ваеннымі чыгуначнікамі для франтавога забеспячэння і праіснавалі да пачатку дваццатых гадоў мінулага стагоддзя.



Пасля Кастрычніцкай рэвалюцыі з 18.03.1918 немцы перайшлі ў наступленне па ўсяму фронту і цяперашняя тэрыторыя раёна была поўнасцю пад акупацыяй. У снежні 1918 года Чырвоная Армія вызваліла рэгіён, але з 19.03.1919 ён быў занята польскімі войскамі і ў адпаведнасці з Рыжскім мірным дагаворам 18.03.1921 тэрыторыя цяперашняга раёна адышла да Польшчы. Навагрудак стаў цэнтрам ваяводства, а адгалінаванні ліній вузкакалейкі па цяперашняй тэрыторыі раёна працягвалі функцыянаваць і пры паляках да 1939 года.

Пры Польшчы былі пабудаваны новыя лініі вузкакалейкі. У 1929 годзе другая лінія была зменена і пабудавана новая - між вёсак Сёгда, Скрышава, праз вёску Забердава, каля вёскі Варонча да торфаразработкі вёсак Баяры і Аканавічы. Гэтая лінія вузкакалейкі праіснавала да 1939 года.

У часы польскай акупацыі будаўніцтва дарог праводзілася сялянамі, на якіх накладваліся адработачныя павіннасці. На гэтыя работы выходзілі ўсёй сям’ёй. Сяляне адбывалі так званыя старажоўшчыну, шараваркі (рамонт і будаўніцтва дарог). Выконвалася таксама і падводная павіннасць, каб выканаць яе, неабходна было на асабістай жывёле даставіць будаўнічыя грузы да месца прызначэння.

Пасля далучэння Заходняй Беларусі да БССР, вузкакалейка ўвайшла ў склад Брэст-Літоўскай чыгункі. У час Вялікай Айчыннай вайны лініі вузкакалейкі на цяперашняй тэрыторыі раёна былі пашкоджаны і разабраны для будаўніцтва абарончых збудаванняў. Вузкакалейка Наваельня - Навагрудак пасля вайны была адноўлена і ўвайшла ў склад Беларускай чыгункі, эксплуатавалася да 1966 года.

Да сённяшняга дня захаваліся ўчасткі ліній вузкакалейкі на тэрыторыі раёна. Прырода і цывілізацыя робяць іх малапрыкметнымі. Толькі чалавечая памяць можа быць пастаянным сведкам таго, што калісьці было пабудавана і ў якіх месцах. Некалькі участкаў ліній вузкакалейкі, якія захаваліся да нашых дзён як памяць аб мінулым, хай застануцца захаваныя на гэтых фотаздымках.

Участак вузкакалейнай жалезнай дарогі каля вёскі Скрышава 2016 год.

Палі маставыя вузкакалейкі праз раку Земчатку 2016 год.

Участак жалезнай дарогі паміж вёскамі Скрышава - Забердава 2016 год.

Участак вузкакалейнай жалезнай дарогі перад вёскай Забердава 2016 год.

Участак вузкакалейнай жалезнай дарогі каля вёскі Забердава 2016 год.

Участак вузвакалейнай дарогі паміж вёскамі Забердава – Русацін 2016 год.

Участак вузвакалейнай жалезнай дарогі каля вёскі Сёгда 2016 год.

Участак вузвакалейнай дарогі паміж вёскамі Сёгда – Караліны 2016 год.

Участак вузвакалейнай жалезнай дарогі каля вёскі Караліны 2016 год.

Заўвага: запісана з успамінаў састарэлых жыхароў раёна ў 80-90 гады XX стагоддзя.

ВЕТЭРАН ПРАЦЫ,
КРАЯЗНАЎЦА

Б.К. НАВІЦКІ