Территорию Нижней Кадки пересекает старинная до-рога, называемая в народе Питерской. Эта дорога была построена во второй половине XVIII века, во времена прав-ления Екатерины II, и ока-зала очень большое влияние на развитие прилегающих к ней территорий. Соединяла она Углич, а через него ряд уездов Ярославской губер-нии через Бежецк с Санкт-Петербургом. Представляла собой дорога поднятую грун-товую насыпь, окантованную канавами для стока воды, в болотистых местах была вы-мощена деревянными гатями.

Перевозились по Пи-терской дороге грузы, почта, а осенью мест-ные мужики, взяв с собой мальчишек-подростков и прихватив плотницкие инстру-менты, отправлялись на зара-ботки в Питер, в отходничество. Отработав зиму и заработав денег, весной тем же путём воз-вращались в свои хозяйства, а многие уже и не возвращались, закрепившись в столице. Не-которые из них, разбогатев, впо-следствии стали известными пи-терскими купцами, как выходец из Ордина купец второй гильдии Д.С. Чекушкин, до революции владевший в С.-Петербурге ломовым извозом (грузовыми перевозками).

Имела эта дорога и военное зна-чение. В конце 1812 года после изгнания из Москвы французов по ней этапировали из Тверской губернии в города Ярославской губернии пленных французских солдат и офицеров. О том, как проходило этапирование плен-ных, рассказала в своём докладе на краеведческих чтениях в селе Ордино в рамках

фестиваля «По вехам истории» директор Углич-ского филиала госархива Т.А. Третьякова.

«Массовое этапирование плен-ных французов по территории Угличского уезда проходило с сентября 1812 года по февраль 1813-го. За это время в пар-тиях пленных прошло 5245 человек, из них – два генерала, один подполковник, три адъю-танта, шесть штаб-офицеров, 53 обер-офицера, капитан и доктор в чине капитана, 5178 унтер-офицеров, нижних чинов и дезертиров «разных наций». Из этого количества пленных по разным причинам умерло 169 человек, из них один обер-офицер и 168 нижних чинов. В этапируемых партиях вместе с военнопленными и дезертирами проходили их жены с мало-летними детьми и прислугой как обозные, бывшие при фран-цузской армии. Большинство пленных остались безымянны, но некоторые, вероятно по особому их положению, в до-кументах Угличского нижнего земского суда поименованы. Так, в партиях военнопленных находились генерал Горшен и генерал Корсен, подполковник Жерард, капитан Милло, штаб-офицер Жозеф-Мишель Монарди с сыном и нянькой.

В Угличский уезд пленных фран-цузов эпатировали с территории Тверской губернии, в основном, из Калязинского и Кашинского уез-дов, города Кашина. Поскольку Угличский уезд считался про-гонным уездом, где не планиро-вали длительного содержания пленных, то отсюда их отправ-ляли в Ярославль, в Рыбинский и Романовский уезды Ярославской губернии. Маршруты следова-ния планировали так, чтобы, по возможности, максимально оградить партии пленных от прохода через крупные селения и Углич, обходя его городскими окраинами. Часть пленных как раз и проходила по Питерской

дороге через деревню Медлево».

Французский след того вре-мени остался в Нижней Кадке в названии болота у деревни Медлево – Французское боло-то. По преданиям, к зиме 1812 года сюда были приведены 30 пленных французов. Поселили их в сарае, где было холодно, да и кормили, видимо, плохо. Относились к ним, как к вра-гам. Не выдержали французы русской зимы и все умерли. А похоронили их где-то за дерев-ней у болота, ведь были они католики, и кладбище Медлев-ской церкви было не для них. Так и возникло это необычное для российской глубинки на-звание.

Второй раз военное значение эта дорога приобрела в годы Великой Отечественной войны. До Нижней Кадки фронт не дошёл, хотя по ночам канонада слышалась отчётливо. Через эту территорию с северо-запада по Питерской дороге шли бе-женцы, гнали скот, шла техни-ка. Через Кадку у деревни Мед-лево был построен не сносимый весенним половодьем мост. Зимой эту дорогу расчищали от снега, на расчистку посылалось местное население с лопатами, после каждой метели вручную женщины, старики, подрост-ки обеспечивали постоянный проезд.

После войны дорога стала практически непроезжей, раз-битой, существовала только в зимнее время для проезда на лошадях.

И только в 1981 году началось восстановление этой дороги, поднималась насыпь, дорога была покрыта асфальтом и так действует и сейчас, хотя со-стояние её уже опять оставляет желать лучшего.

Павел ГОЛОСОВ

Фото Виктора БОРОДУЛИНА

«Угличанин» №24 (528) от 21.06.2017 года

{jcomments on}{loadposition yandex-knopka}