

**Андрей Киштымов (Менск)**  
*кандидат исторических наук,*  
*ст.научный сотрудник Института истории НАН Беларуси*

## ЭТАПЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА БЕЛАРУСИ

Начиная с середины 19 в. железные дороги оказывают значительное влияние на экономику Беларуси. Можно сказать, что они, как локомотив, и в буквальном, и в переносном смысле, потянули за собой белорусское хозяйство. Именно железные дороги, начиная со второй половины 19 в., стали решающим фактором вовлечения белорусской экономики сначала во всероссийские, а затем и европейские рыночные процессы.

Но железные дороги – это не только экономический успех, достигнутый с их помощью. Это так же и один из ярких исторических примеров воздействия на социум техногенного фактора. Строительство и эксплуатация железных дорог привели к появлению самого квалифицированного и организованного отряда рабочего класса. Причем наиболее белорусского по своему этническому составу по сравнению с пролетариями других отраслей промышленности и транспорта, т.к. основных конкурентов белорусов на местном рынке трудовых ресурсов – евреев в силу ограничений при поступлении на казенную службу на железные дороги просто не брали. Железные дороги – это и первые на Беларуси учебные заведения по подготовке квалифицированных технических кадров: до 1917 г. железнодорожные училища были открыты в Минске, Гомеле, Барановичах. Это и оформление в особую профессиональную группу инженеров, чьи способности к техническим инновациям были затем востребованы и в других отраслях народного хозяйства.

Железным дорогам принадлежит исключительное место в развитии урбанизационных процессов на Беларуси. Именно им в первую очередь обязаны своим рождением города Барановичи, Молодечно, Осиповичи, Жабинка, Жлобин, Лунинец, Калинковичи, Кричев. Благодаря железным дорогам обрели второе дыхание старые белорусские городские поселения, например, такие как Орша и Лида. В то же время их ровесники по средневековью – Мстиславль, Несвиж, Новогрудок – будучи лишены железнодорожных путей сообщения, лишились и мощного стимула своего развития.

Благодаря железным дорогам значительно повысилась мобильность общества и динамика социальных перемен. Для Беларуси, как и для ее европейских соседей, начало железнодорожного строительства является наиболее выразительным признаком прихода новой эпохи – эпохи индустриального общества.

Белорусские железные дороги имеют свое богатое прошлое, скромную историографию и запутанную периодизацию. Наше сообщение затронет лишь

одну сторону истории сложного железнодорожного хозяйства: оно посвящено рассмотрению содержания и хронологических рамок этапов строительства железнодорожных путей сообщения на белорусской земле. При этом во внимание принимался следующий круг проблем:

- сооружение новых железнодорожных линий;
- усовершенствование существующих железнодорожных путей с целью повышения их эксплуатационных возможностей;
- проектные работы и предложения по строительству новых линий.

На последнем пункте стоит остановиться особо. Стоит ли принимать во внимание намерения и замыслы, причем далеко не всегда реализованные на деле или осуществленные лишь частично? Думается, что да. Любая железная дорога вначале прокладывалась в головах и на картах, и, хотя эти планы далеко не всегда сразу реализовывались, к ним нередко возвращались в более поздние исторические периоды, тем самым подтверждая правоту первоначального проекта. Ведь речь шла не просто об инженерном обосновании железнодорожного строительства, а о рассмотрении целого комплекса проблем политического, экономического, военного свойства, которые имели долговременный, не преходящий, исторический характер. Наличие предполагаемых, “ виртуальных”, железных дорог, постоянно оказывало влияние на выбор и осуществление практических планов железнодорожного строительства.

Обычно в любой периодизации, а в исторической – как правило, одним из самых сложных вопросов является определение начальной точки явления. Уместно заметить, что железные дороги имеют и свою предысторию. Хотя в традиционном понимании они ассоциируются с паровозом и подвижным составом, но на самом деле главное в них, все-таки – железнодорожный путь. Именно этот принцип – движение по рельсовым путям – лежит в основе всего железнодорожного хозяйства. Железные дороги известны еще со второй половины 18 в. До введения паровой тяги вагоны не только с грузами, но и пассажирами, тянули кони. Таким образом, прапрабабушкой белорусских железнодорожных магистралей следует считать железную дорогу Старинковского металлургического и машиностроительного завода отставного поручика Александра Ивановича Бенкендорфа, действовавшую в 40-60-е гг. 19 в. (д. Старинка, Чериковского уезда, ныне Славгородский район). Железнодорожные пути с конной тягой общей протяженностью около 6 верст соединяли между собой различные цеха и пристань на Соже<sup>1</sup>.

Конечно, о реальном наступлении железнодорожной эры можно говорить лишь с появлением железных дорог общего пользования. Первый рейс, первый гудок паровоза был сигналом начала подлинной железнодорожной истории. Так, англичане считают временем рождения своих железных дорог 1825 г. Тогда была

<sup>1</sup> Киштымов А.Л. Урал и судьбы черной металлургии Беларуси в XIX в. // Развитие металлургического производства на Урале. Сборник докладов и сообщений историко-экономической секции Международного конгресса, посвященного 300-летию металлургии Урала и России. Екатеринбург, 2001. С. 72.

построена дорога между Стоктоном и Дарлингтоном (56 км), и 27 сентября Джордж Стефенсон провел по ней со средней скоростью 19 км/час свой паровоз “Локомоушен” с поездом из 33 вагонов с пассажирами и грузом общим весом в 90 тонн. Этим годом принято начинать и отсчет мировой истории железнодорожных сообщений. В США первой железнодорожной линией стала магистраль Балтимор–Огайо (1831 г., 97 км), во Франции–Лион–Сент–Этьен (1832 г., 58 км), затем, в 1835 г. первые железные дороги построили в Бельгии, Австрии и Германии.

Первая железная дорога Российской империи – Царскосельская – длиной в 27 км, сооружалась в 1836 – 1837 г. в виде опыта для выяснения, насколько вообще возможно железнодорожное сообщение в местных климатических условиях. Она была однопутная с шириной колеи в 6 футов (1 829 мм). Таким образом, Российская империя в деле строительства железных дорог стала шестым государством в мире и пятым – в Европе.

Затем в строй вошла железная дорога Вена–Варшава (308 верст<sup>2</sup>). С предложением о ее постройке к Николаю I обратился тогдашний царский наместник в Варшаве генерал-фельдмаршал Иван Федорович Паскевич. Дорога строилась в 1839 – 1848 г. Ширина ее колеи была западноевропейская – 4,85 футов (1435 мм)<sup>3</sup>.

Первой железной дорогой российской колеи (5 футов = 1524 мм) стала магистраль Санкт-Петербург–Москва (открыта 1 ноября 1851 г., длина 656 верст).

Еще в 1835 г. во время личной аудиенции у императора Николая I австрийский подданный Франц Антон фон Герстнер, добиваясь концессии на строительство Царскосельской линии, уверял царя в блестящем будущем железных дорог, приводя в качестве аргумента следующий довод: “Если б Петербург, Москва и Гродно или Варшава были соединены железной дорогой, можно было бы покорить мятежников поляков в четыре недели”<sup>4</sup>. Аргумент подействовал, память о восстании 1830 – 1831 г. была свежа. Так белорусская тема впервые прозвучала в контексте железнодорожного строительства.

Затем появился проект отставного поручика Антона Голиевского. В 9-летний срок он предлагал построить железнодорожные линии Петербург–Одесса и Москва–Варшава. При этом рабочую силу из расчета 1 человек с топором и лопатой от каждых 500 душ крестьян, поставили бы власти 15 губерний, по которым должны были пройти железные дороги. Кормить рабочих должны были местные землевладельцы, а финансовые затраты А.Голиевский считал возможным возложить на все население. По его расчету выходило, что каждые 500 душ облагались дополнительным налогом в 72 руб. Проект выглядел полуфантастически

<sup>2</sup> 1 верста = 1,067 км.

<sup>3</sup> Оппенге йм К.А. Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критического обзора данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах. Москва, 1920. С. 60.

<sup>4</sup> Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва, 1975. С. 39.

даже для Российской империи, и был отклонен Главным управлением путей сообщения и публичных зданий<sup>5</sup>.

Вслед за этим в 1838 – 1839 г. на “высочайшее имя” были поданы пять докладных записок бывшего новгородского губернатора Николая Назарьевича Муравьева. В них он обосновывал необходимость постройки широкой сети важнейших железных дорог с центром в Москве. “Изволите увидеть, – писал Н.Н. Муравьев царю, – как Московская государственная чугунная дорога сама от себя родит подобные ей дороги: и до Палангена, и до Ковню, и до Варшавы, и до Калиша, и до Одессы, и до Казани, удовлетворяя явной потребности увеличившегося народонаселения”<sup>6</sup>. Очевидно, что железнодорожные линии на Запад прошли бы по белорусским губерниям, однако все “записки” были оставлены “без последствий”.

В начале 1852 г. Управление железных дорог под руководством инженера Павла Петровича Мельникова разработало первый государственный план будущей сети железнодорожных магистралей Российской империи. Свои “Предварительные сообщения” в Особый комитет для сооружения железных дорог представило и военное министерство. По замыслу военных, среди дорог, которые необходимо построить в первую очередь, была названа магистраль Санкт-Петербург–Псков–Варшава, к дорогам 3-й очереди отнесена линия Рига–Витебск<sup>7</sup>. Однако в конечном итоге из всех предложенных линий Николай I утвердил строительству лишь одну – Петербург–Варшава (1207 верст). Сооружали ее довольно долго, с 1852 по 1862 г., сначала за казенный счет, а затем усилиями частного акционерного общества.

В декабре 1862 г. после ввода в строй участка Ландварово–Варшава, Гродно стал первым белорусским городом, куда пришла железнодорожная цивилизация. Стоит отметить, что современный учебник “Эканамічная гісторыя Беларусі” оценивает белорусский железнодорожный дебют крайне странным образом, утверждая, что линия “прайшла па маланаселенных месцах і мела другараднае эканамічнае значэнне”<sup>8</sup>. Как будто речь идет о прокладке железной дороги где-то в пустыне, а не о магистрали, связавшей Гродно не только с Вильной и Петербургом, но и с Варшавой и Веной (напомним, что железнодорожная линия из австрийской столицы до Варшавы была проложена еще в 1848 г.). Что же касается экономического значения, то трудно найти что-нибудь красноречивее факта открытия в том же 1862 г. в Гродно табачной фабрики, вскоре перешедшей в руки купца Иоссея Шерешевского и ставшей крупнейшим белорусским промышленным предприятием.

О том, что Гродно ждало большое железнодорожное будущее, свидетельствует внимание к городу иностранных инвесторов. Еще до того, как туда пришла железнодорожная колея, в 1861 г., через бывшего наместника в Царстве

<sup>5</sup> Первые железные дороги в России // Красный архив. 1936. Т. 3. С. 88-89.

<sup>6</sup> Там же. С. 122.

<sup>7</sup> Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономический потенциал России. Москва, 1973. С. 401.

<sup>8</sup> Эканамічная гісторыя Беларусі: Вучэб. дапаможнік. 3-е выд. дап. і перапрац. Мінск, 1999. С. 183.

Польском Михаила Дмитриевича Горчакова прусское Общество Кенигсбергско-Лыжской железной дороги предложило российским властям продолжить ее “поперек Августовской губернии до города Гродно или другого пункта в России”, а в перспективе – и до Пинска. Этот вопрос самым тщательным образом обсуждался на заседаниях Комитета железных дорог, пока, наконец, 10 ноября 1867 г. не было принято положительное решение, но с предварительными условиями: новая железнодорожная линия должна соответствовать организационным и техническим нормам российских железных дорог, и ее проведение от прусской границы до Белостока – царские власти отдали предпочтение этому направлению – не должно опережать постройку железнодорожной линии от Белостока до Бреста. Последнее требование было вызвано опасением, что прусская компания может ограничиться выходом на уже проведенную линию Петербург–Варшава<sup>9</sup>. К этому времени была уже подписана русско-прусская конвенция о прямом железнодорожном товарном сообщении (1866 г.). Вариант, предложенный Комитетом железных дорог, вероятно, не устроил прусскую сторону, и она отказалась от своего намерения.

Черты реальной железнодорожной экономической политики стала обретать местная инициатива. На заре железнодорожного строительства группа крупных белорусских и украинских землевладельцев, среди которых были князь Эдвин Друцкий-Любцкий, князя Владислав и Роман Сангушки, флигель-адъютант князь Петр Витгенштейн, граф Иван Тышкевич, граф Август Замойский, графы Стефан и Константин Потоцкие и помещик Казимир Скимунт, ходатайствовали о прокладке железной дороги от Белостока через Пружаны в Пинск и далее на Вольну. 28 июня 1862 г. Александр II дал разрешение. Начались инженерно-исследовательские работы. Для финансирования проекта создавалось акционерное Общество Литовской железной дороги. Начало строительных работ планировалось на осень 1863 г., окончание линии Белосток–Пинск – на осень 1865 г.<sup>10</sup> Проект поддерживали и пинские купцы<sup>11</sup>. На осень 1863 г. планировалось начало строительства, спустя два года – открытие линии Белосток–Пинск. При успехе работ – с весны 1866 г. продолжение линии на Вольну. Расходы на сооружение линии Белосток–Пинск оценивались в 7910 тыс. руб.<sup>12</sup> В “Пояснительной записке к прошению учредителей Общества Литовской железной дороги” учитывалось все, вплоть до мелочей, например, имелось пространное обоснование вопроса о том, как железнодорожное движение будет влиять на жизнь зубров в Беловежской

<sup>9</sup> Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 1272, оп. 1, д. 20, л. 5-6, 33-33 об.

<sup>10</sup> Центральный государственный исторический архив Украины в Киеве (далее – ЦГИАУ). Ф. 442, оп. 39, д. 763, л. 2-3, 19 об. -20, 23; Национальный исторический архив Беларуси (далее – НИАБ) в Минске. Ф. 295, оп. 1, д. 1458, л. 1-2.

<sup>11</sup> Белоруссия в эпоху капитализма. Т. 2. Минск, 1990. С. 78-84.

<sup>12</sup> ЦГИАУ. Ф. 442, оп. 39, д. 763, л. 17 об., 19 об. -20.

пуще<sup>13</sup>. Однако у проекта были и горячие оппоненты<sup>14</sup>. Как это часто бывает в истории, в экономику вмешалась политика. События 1863 – 1864 г. на землях Польши, Литвы и Беларуси похоронили этот интересный и многообещающий железнодорожный проект. Западный комитет, созданный для усиления административного надзора в мятежном крае, рассмотрев вопрос о железной дороге между Белостоком и Пинском, пришел к заключению, что ее сооружение “не соответствуя предполагаемой цели, повело бы только к соединению Западных губерний с Царством Польским, что совершенно несогласно с видами Правительства, стремящегося связать Западные губернии железными путями не с Царством Польским, а с центром Империи”<sup>15</sup>. 29 мая 1863 г. решение комитета получило “Высочайшее утверждение”.

Однако в 1867 г. об этой железнодорожной инициативе напомнил человек, безусловно, преданный российскому престолу, крупнейший белорусско-литовский землевладелец, князь Петр Львович Витгенштейн. Он был среди акционеров-учредителей Литовской железной дороги, а теперь в индивидуальном порядке ходатайствовал о выдаче ему концессии на строительство железной дороги в 294 версты от Белостока через Пинск<sup>16</sup> до местечка Домбровицы при слиянии рек Горынь и Случь. Эта дорога должна была заменить “неудобный и затруднительный путь по Днепровско-Бугской и Огинской системам”, а после прокладки проектируемой железной дороги от Ковно до Либавы стать частью 800-верстного пути от Волыни до Либавского порта. На строительство “Пинской дороги” предполагалось затратить 21 756 000 руб., по 74 тыс. руб. на версту. Министр путей сообщения П.П. Мельников 26 мая 1867 г. указал, что если Белосток получит сообщение с прусской Кенигсбергско-Лыкской железной дорогой, то товары с Волыни пойдут по этому короткому пути (486 верст), а не в Либаву (812 верст). Напомнил он и о решении Западного Комитета от 29 мая 1863 г., и в итоге прошение П. Витгенштейна о концессии было отклонено<sup>17</sup>.

Действующая железная дорога Петербург–Варшава была детищем петербургских стратегов, которые вскоре отметили ее значительную роль при подавлении восстания 1863 – 1864 г. Военный министр Дмитрий Алексеевич Милютин отмечал: “Не будь тогда построена С.-Петербургско–Варшавская железная дорога восстание не было бы так легко подавлено и повстанцы могли бы разыграть роль воюющей страны, а враждебные нам западноевропейские государства – поддержать их силою оружия, в надежде на нашу недостаточную мобилизацион-

<sup>13</sup> Там же. Л. 55-60.

<sup>14</sup> См.: Памятная книжка Минской губернии на 1864 год. Минск, 1864. С. 12-44.

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 26, л. 79 об. -80.

<sup>16</sup> У В.М.Верховского, ошибочно, указана линия Белосток-Минск. См.: Верховский В.М. Краткий исторический очерк на чала и распространения железных дорог в Росии по 1897 г. включительно. Санкт-Петербург, 1898. С. 312.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 26, л. 74-75, 77 об., 83 об., 148.

ную готовность”<sup>18</sup>. Новый проект “Сети главных линий железных дорог Европейской России” общей протяженностью 4,5 тыс. верст, который обсуждался в Комитете министров в январе 1863 г., среди прочих предусматривал сооружение Западной линии (Орел–Смоленск–Витебск–Динабург и Либава на Балтийском море)<sup>19</sup>.

Сразу после ввода в строй железной дороги Петербург–Варшава в августе 1862 г. были начаты инженерные изыскания на трассе Белосток–Минск<sup>20</sup>. Однако вторым после Гродно белорусским губернским городом, через который прошла железнодорожная линия, стал Витебск. Через него проложили Риго-Орловскую железную дорогу. Она входила в строй участками: май 1866 г. – Двинск–Полоцк (151 верста), 5 октября того же года – Полоцк–Витебск (94 версты), октябрь следующего года – Витебск–Смоленск–Рославль. 24 ноября 1868 г. открылось сквозное движение на линии Витебск–Орел (488 верст). Это направление в 1860-е – 1893 г. эксплуатировали три частные железные дороги: Риго-Двинская, Двинско-Витебская и Орловско-Витебская, каждая со своим отдельным управлением. Причем Двинско-Витебская железная дорога была единственной из железнодорожных линий Российской империи, которая целиком принадлежала иностранной компании, основанной в 1863 г. Ее правление располагалось в Лондоне и действовало на основании английских законов<sup>21</sup>.

Брест стал третьим из нынешних областных центров Республики Беларусь, который обзавелся железной дорогой. Первые железнодорожные пути пошли от него не на восток, а на запад. 6 сентября 1867 г. открылось движение по 200-верстной Варшава–Тереспольской железной дороге (частное акционерное общество по ее строительству и эксплуатации основано в 1864 г.), а в 1870 г. вошла в строй 7-верстная линия Брест–Тересполь<sup>22</sup>.

В конце 1868 г. царь утвердил очередной план строительства железных дорог “первостепенной важности”. Для их сооружения частные компании получили 15 концессий в общей сложности на 3 406 верст железнодорожного пути, в том числе и на дороги Смоленск–Брест (632 версты), Брест–Бердичев (523 версты), Брест–Граево (203 версты)<sup>23</sup>.

Военные также продолжали выдвигать планы железнодорожного строительства. В 1868 г. генерал Николай Николаевич Обручев по поручению военного министра Д.А.Милютина составил для Комитета министров специальную докладную записку “О железных дорогах, необходимых в военном сообщении”. При

<sup>18</sup> Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 1. Санкт-Петербург, 1902. С. 173.

<sup>19</sup> Соловьева А.М. Указ. соч. Москва, 1975. С. 90.

<sup>20</sup> Промышленность. 1862. № 8. С. 200.

<sup>21</sup> Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. Санкт-Петербург, 1881. С. 73; Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 3. Санкт-Петербург, 1902. С. 111; Опенгейм К.А. Указ. соч. С. 67.

<sup>22</sup> Опенгейм К.А. Указ. соч. С. 72.

<sup>23</sup> Соловьева А.М. Указ. соч. С. 108.

этом к дорогам первой очереди были отнесены линии Смоленск–Брест (через Минск–Могилев), Волынская железная дорога (Киев–Житомир–Ровно–Брест с веткой Ровно–Броды), Полесская рокадная железная дорога (Киев–Чернигов–Могилев до пересечения со Смоленско–Брестской дорогой) и линия от Бреста или Кобрина до Гродно. Хотя Александр II сделал на этой записке пометку “Весьма дельно”, все же 11 февраля 1869 г. Комитет министров не принял этот проект полностью, указав, что линии Смоленск–Брест и Киев–Брест уже запланированы и утверждены к строительству<sup>24</sup>.

16 ноября 1871 г. открылось регулярное движение на участке Смоленск – Орша–Борисов–Минск–Брест (632 версты), что ознаменовало окончание строительства Московско–Брестской железной дороги<sup>25</sup>. В ноябре следующего года до Минска протянулись рельсы от станции Ново–Вильна Ландварово–Роменской железной дороги (173 версты, регулярное движение открыто 14 января 1873 г.), а с 16 сентября 1873 г. из Минска можно было доехать до Бобруйска (142 версты), с 17 ноября – до Гомеля (141 верста). 15 июля 1874 г. движение открылось на всем протяжении Либаво–Роменской железной дороги<sup>26</sup>. Минск стал первым белорусским железнодорожным узлом, что имело в дальнейшем немаловажное, если не решающее, значение не только для его экономического, но и политического, и культурного развития. Отметим, что при строительстве участка Ново–Вильна–Минск, первоначально запланированное направление Ошмяны–Боруны–Городок было изменено на Сморгонь–Молодечно<sup>27</sup>.

27 июля 1873 г. сначала 199-верстная железная дорога прошла от Бреста через Белосток до станции Граево на границе с Пруссией (акционерное общество Брест–Граевской железной дороги было основано еще в 1860 г.<sup>28</sup>), а затем в августе 985-верстная железная дорога соединила Брест через Бердичев с Киевом<sup>29</sup>.

Потом в истории железнодорожного строительства на Беларуси возникает почти 10-летняя пауза. Правда, в 1879 г. в эксплуатацию сдали второй путь на перегоне Смоленск–Брест<sup>30</sup>, а также продолжалось выдвижение новых проектов. 16 апреля 1873 г. с обоснованием необходимости прокладки новых железнодорожных магистралей в Комитет железных дорог обратился министр путей сообщения. Среди других, он предлагал построить Брянско–Брестскую (общая протяженность 1255

<sup>24</sup> Бескровный Л.Г. Указ. соч. С. 406–407.

<sup>25</sup> Путеводитель по Александровской железной дороге. Москва, 1912. С. 6.

<sup>26</sup> Акционерное общество Либаво–Роменской железной дороги образовалось в 1877 г. в результате слияния Либаво–Ландваровской и Ландварово–Роменской железнодорожных компаний, построивших и эксплуатировавших соответствующие участки будущей общей магистрали.

<sup>27</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 40, л. 5, 26, 40.

<sup>28</sup> Опенгейм К.А. Указ. соч. С. 67.

<sup>29</sup> Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 102. Железные дороги в 1907 г. Санкт–Петербург, 1910. С. 70.

<sup>30</sup> Путеводитель по Александровской железной дороге. Москва, 1912. С. 6.



верст) и Витебско-Гомельскую (328 верст) железные дороги<sup>31</sup>. Летом 1874 г. на трассе будущей дороги работали изыскательские партии коллежского асессора инженера Вяземского (от станции Ландварово через Вульку до Ровно), коллежского советника Фуфаевского (от Брянска через Гомель на Мозырь и до Вульки) коллежского секретаря инженера Рудницкого (от Вульки до Бреста)<sup>32</sup>. Хотя оба проекта так и не были в то время реализованы, в Брянско-Брестской железной дороге с ветвями на Гродно, Ровно и Ковель нетрудно угадать контуры будущих Полесских железных дорог, а в Витебско-Гомельской железной дороге – будущую линию Витебск–Жлобин.

Первые железнодорожные магистрали Российской империи в основном строились на основе частной предприимчивости и частных капиталов. К середине 70-х г. при общем протяжении железнодорожной сети страны в 17,7 тыс. верст только 63 версты Ливенской узкоколейной железной дороги принадлежало казне, а остальные железные дороги эксплуатировались 42 частными обществами. Правительству принадлежало решающее слово в определении направления будущих железнодорожных линий. Окончательно этот вопрос утверждался императором. Кроме того, самодержавие оказывало обществам широкую финансовую поддержку, гарантируя доходы на акционерные и облигационные капиталы и оставляя часть этих капиталов за собой.

С начала 80-х г. царизм резко меняет свою политику по отношению к частному железнодорожному строительству и начинает в широких масштабах проводить выкуп дорог в казну. В течение шестилет с 1891 по 1896 г., железнодорожные магистрали на территории белорусских губерний перешли в государственный сектор экономики. С 1 мая 1891 г. казённой стала Либаво-Роменская железная дорога. С 1 января 1894 г. – Санкт-Петербургу-Варшавская. В том же году казна выкупила Двинско-Витебскую и Орловско-Витебскую железные дороги. В 1895 г. в казну перешли Юго-Западные железные дороги, в состав которых входила железнодорожная линия Ковель–Брест–Грасво. В 1896 г. – Московско-Брестская железная дорога.

Теперь железные дороги на Беларуси строились государством. Крупнейшим примером казенного железнодорожного строительства стало сооружение Полесских железных дорог. Принципиально вопрос о сооружении разветвленной сети военно-стратегических железнодорожных линий на Полесье был решен на секретных совещаниях Генерального штаба еще в 1873 г. Спустя год по согласованию с военным министром проект стратегической линии Брест–Брянск с ветвями в Гродно, Ровно и Ковель выдвинул министр путей сообщения граф Алексей Павлович Бобринский<sup>33</sup>. Уже следующий министр путей сообщения генерал-адъютант Константин Николаевич Посьет в марте 1875 г. ввиду больших финансовых затрат, предложил ограничиться постройкой линии Гомель–Брянск

<sup>31</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 44, л. 1-3, 10-10 об.; Белоруссия в эпоху капитализма. Т. 2. Минск, 1990. С. 103-106.

<sup>32</sup> НИАБ в Минске. Ф. 295, оп. 1, д. 2441, л. 1, 2, 3.

<sup>33</sup> Наша железнодорожная политика... Т. 3. С. 209.

и уложить вторые пути на Орловско-Витебской и Московско-Брестской железных дорогах<sup>34</sup>. В том же году Комитет министров отклонил, как “преждевременное”, ходатайство отставного генерал-лейтенанта Ивана Чекмарева о предоставлении ему концессии на сооружение железной дороги от Вильно до Ровно с ветвями на Гродно и Ковель<sup>35</sup>. При этом И. Чекмарев, будучи землевладельцем Волынской губернии, не скрывал своей личной заинтересованности в новой дороге, которую он, как и ранее князь П. Витгенштейн, называл “Пинской”<sup>36</sup>.

В 1882 г. К. Н. Посыет напомнил о необходимости сооружения железных дорог на Полесье<sup>37</sup>. Строительство началось спроекта линии Жабинка–Пинск (134 версты) и имело характер эксперимента, так как для участия в нем были использованы железнодорожные войска. Практически за лето 1882 г. новая линия была построена и 9 ноября введена в строй<sup>38</sup>. Общие затраты на строительство составили 4 370 275 руб. или 32 134 руб. на 1 версту<sup>39</sup>. В сентябре 1883 г. из ведения военного министерства эту дорогу передали в ведение министерства путей сообщения.

Окончательно план строительства железных дорог в Полесье был утвержден 14 февраля 1883 г. Александром III, а 12 мая приступили к его осуществлению.

8 августа 1887 г. на станции Гомель в присутствии министра путей сообщения торжественно отмечалось завершение строительства участка Гомель–Брянск (256 верст, строился с сентября 1885 г., затраты на 1 версту - 45 293 руб.)<sup>40</sup> и всей сети Полесских железных дорог. Их общая протяженность составила 1 408 верст. Участок Вильна–Лунинец и ветвь Лунинец–Пинск (всего 353 версты, строительство начато в апреле 1883 г.) открылись для регулярного движения 30 декабря 1884 г.; участок Лунинец–Ровно (182 версты, строительство начато так же в апреле 1883 г.) – 2 августа 1885 г. Поверстная стоимость сооружения обоих участков, несмотря на достаточно сложные природные условия, составила скромную по тем временам цифру в 42 288 руб.<sup>41</sup> Участок Лунинец–Гомель открылся 25 февраля 1886 г. (284 версты, строился с июня 1883 г., затраты на 1 версту – 36 141 руб.); линия Барановичи – Белосток вошла в строй 23 ноября 1886 г. (191 верст, строилась с апреля 1885 г., затраты на 1 версту — 46 678 руб.)<sup>42</sup>.

<sup>34</sup> Верховский В. М. Указ. соч. С. 311.

<sup>35</sup> Верховский В. М. Указ. соч. С. 312.

<sup>36</sup> Чекмарев И. Записка о государственном и экономическом значении Пинской железной дороги, предполагаемой войти в сеть строящихся железных дорог, под названием: Вильно-Ровенская с ветвями на Гродно и Ковель, с соединением оной с Брянско-Брестской железной дорогой. Санкт-Петербург, 1875.

<sup>37</sup> Наша железнодорожная политика... Т. 3. С. 192.

<sup>38</sup> Отчет Жабинко-Пинской железной дороги за время с 1-го сентября 1883 по 1-е января 1884 года. Санкт-Петербург, 1884. С. 1.

<sup>39</sup> Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. Санкт-Петербург, 1896. С. 77.

<sup>40</sup> Наша железнодорожная политика... Т. 3. С. 221.

<sup>41</sup> Там же. С. 209.

<sup>42</sup> Там же. С. 211, 212.

От других белорусских железных дорог 19 в. Полесские железные дороги отличали сравнительно малые затраты на содержание 1 версты пути. К концу 1900 г. они составляли всего 35,1 тыс. руб., в то время как этот показатель на Либаво-Роменской железной дороге был 83,3 тыс. руб., на Московско-Брестской – 122,6 тыс. руб., на Риго-Орловской – 136 тыс. руб.<sup>43</sup> Достаточно быстро выявилось и благоприятное влияние Полесских железных дорог на экономику края<sup>44</sup>.

Важнейшим железнодорожным узлом стал Брест. Его значение еще более усилилось со строительством за счет казны начиная с декабря 1886 г. линии на станцию Холм (107 верст открыта 9 июля 1887 г., затраты на строительство 1 версты 41 710 руб.). Предложение военного министра Петра Семеновича Ванновского построить эту железную дорогу Александр III утвердил 17 марта 1884 г.<sup>45</sup> Позднее 14 декабря 1892 г. на линии Брест–Холм было решено уложить вторые пути<sup>46</sup>.

1 мая 1899 г. начали ходить поезда по 185-верстной новой линии Гродно–Сувалки–Олита (ныне Алитус). Ранее в феврале 1895 г. был открыт участок железнодорожного пути от станции Ораны (ныне Варена) Петербургско-Варшавской железной дороги до местечка Потаранцы (ныне Потеронис). Олита и Потаранцы находятся на двух противоположных берегах Немана, и когда 15 октября 1899 г. их соединил железнодорожный мост, стало возможным открыть движение по большому полукольцу Гродно–Сувалки–Олита–Ораны, оба конца которого примыкали к Петербургско-Варшавской железной дороге.

Деятельность частных компаний по сооружению железнодорожных путей на территории Беларуси не прекратилась, хотя ее размах значительно уменьшился. В 1896 г. в правительстве обсуждался вопрос о сооружении дороги Петербург–Витебск, которая, в свою очередь, должна была в будущем стать частью новой железнодорожной магистрали Петербург–Киев–Одесса. Затем в 1898 г. общество Московско-Виндаво-Рыбинской дороги получило право на строительство железной дороги от Витебска до станции Дню, а в 1900 г. – линии Дню–Петербург<sup>47</sup>. Общая протяженность новой магистрали составила 347 верст, для регулярного движения она была открыта в августе 1904 г.<sup>48</sup>

В этот период Беларусь стала пионером в деле сооружения и эксплуатации частных узкоколейных железных дорог. Все началась в марте 1890 г., когда в министерство путей сообщения поступило ходатайство от надворного советника ин-

<sup>43</sup> Соловьева А.М. Указ. соч. С. 301.

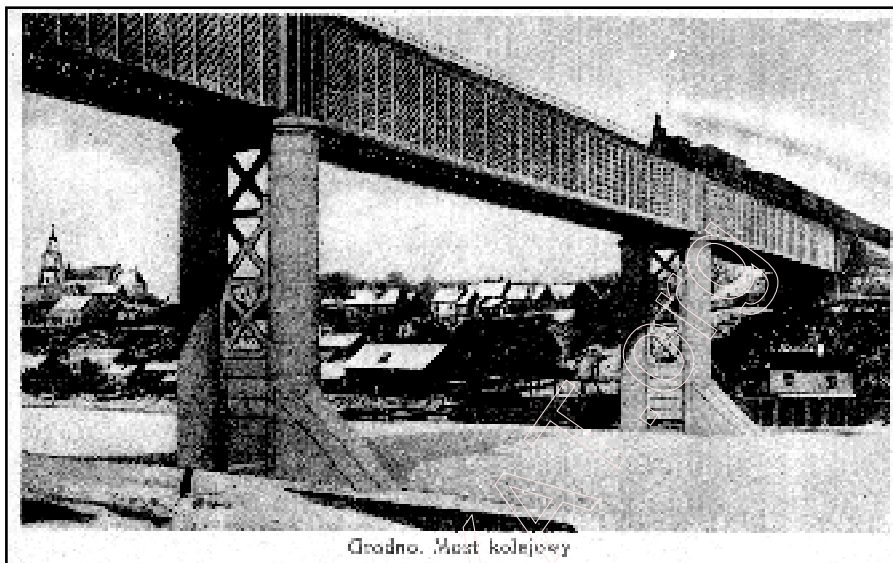
<sup>44</sup> Кишымов А.Л. Экономический потенциал Полесья в начале XX века // Загороддзе-3: Матэрыялы на вуква-краязнаўчай канферэнцыі “Палессе ў XX стагоддзі”, 1-4 чэрвеня 2000 г., Беласток, Мінск. 2001. С. 115.

<sup>45</sup> Верховский В.М. Указ. соч. С. 316; Наша железнодорожная политика... Т. 3. С. 210, 211, 212.

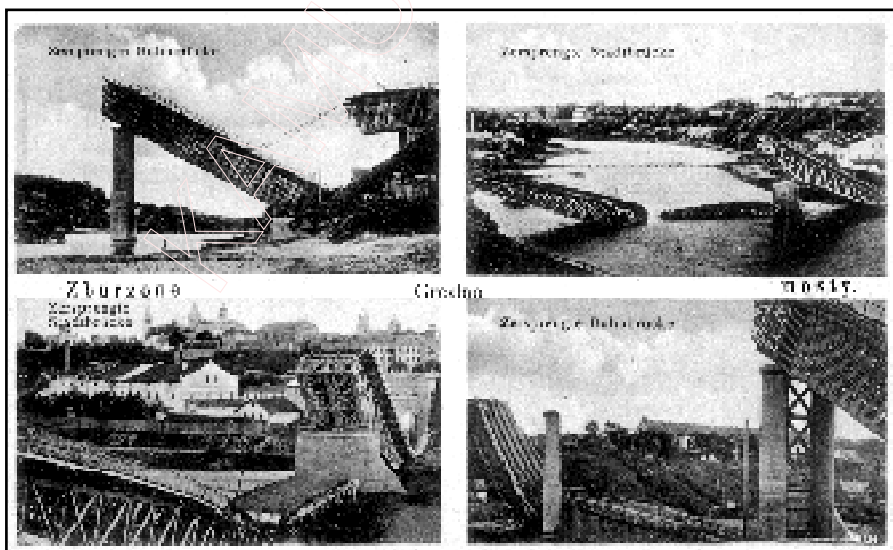
<sup>46</sup> Верховский В.М. Указ. соч. С. 380.

<sup>47</sup> Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893-1902). Харьков, 1903. С. 77, 79.

<sup>48</sup> Тихоцкий И.А. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904-1913 гг. Санкт-Петербург, 1914. С. 27.



Чыгуначны мост праз Неман у Гародні на паштоўках пачатку 20 ст.



женера Болеслава Антоновича Яловецкого с просьбой разрешить ему учреждение акционерного общества для строительства и эксплуатации частных узкоколейных железных дорог. Вполне обоснованно он указывал, что “существующие на необъятных пространствах Российской империи железные дороги и водные пути, несмотря на громадное их протяжение представляют собой весьма жидкую и не полную сеть главных коммуникационных артерий страны, которою могут с условным удобством пользоваться лишь местности, непосредственно к сим путям прилегающие”<sup>49</sup>. Новое Общество намеревалось не только строить и использовать собственные железные дороги, но и выполнять заказы по проведению инженерных изысканий и составлению проектной документации подъездных путей по поручению государственных, общественных и частных учреждений и отдельных предпринимателей, а также наладить производство и продажу железнодорожного оборудования и принадлежностей. Согласно проекту, основной капитал Общества планировался в 3 млн. руб. и образовывался путем выпуска десяти тысяч акций, по сто рублей каждая, на сумму один миллион рублей, и облигаций на сумму два миллиона рублей. На каждую 100-рублевую акцию предполагалось получить не менее 15-30 руб. дивиденда.

Просьба Б.А.Яловецкого и проект устава нового Общества были самым тщательным образом рассмотрены в министерстве путей сообщения, согласованы в министерстве финансов и только после этого, с положительным заключением 15 ноября 1891 г. переданы в Комитет министров. Окончательное решение принял император Александр III, утвердив 26 марта 1892 г. Устав Общества.

В качестве первого опыта своей деятельности Общество выбрало строительство железнодорожной линии от станции Свеняны Петербургско-Варшавской железной дороги до крупного белорусского местечка Глубокое. По просьбе Общества соответствующее ходатайство о разрешении этой постройки поступило к императору через Виленского, Гродненского и Ковенского генерал-губернатора и министра внутренних дел в феврале 1894 г., и 27 июня 1894 г. было утверждено Александром III. Обществу предоставлялась концессия на эту дорогу сроком на 85 лет с правом правительства выкупить ее в казну по истечению 18 лет. Концессионеры получили возможность отчуждения под строительство казенных земель и некоторые другие льготы, а взамен обязались бесплатно перевозить почту и за уменьшенную плату – войска и военные грузы<sup>50</sup>.

Участок новой железной дороги от Свеняны до Постав длиной в 66 верст был открыт для движения 11 ноября 1895 г., а 1 июля 1897 г. вошла в строй вторая очередь, до станции Березвеч, т.е. до Глубокого, протяженностью 53 версты<sup>51</sup>. Ширина колеи новой линии составила 2,46 фута или 0,351 сажени (75 см). Скорость движения

<sup>49</sup> Яловецкий Б.А. Объяснительная записка по поводу учреждаемого инженером Б.А.Яловецким Первого Общества подъездных железных путей в России. Санкт-Петербург, 1892. С. 1.

<sup>50</sup> Верховский В.М. Указ. соч. С. 547-548.

<sup>51</sup> Там же.

достигала 25-30 верств в час, пассажирские вагоны 2 класса имели мягкие пружинные сиденья со спинками, а для желающих были устроены спальные отделения.

Вслед за железной дорогой Свеняны–Березвеч Первое Общество подъездных железных путей в России построило и успешно эксплуатировало узкоколейные железные дороги в Прибалтике и на Украине. В 1913 г. ему принадлежало 1 149 верст железнодорожных путей – почти половина общероссийской узкой железнодорожной колеи. Оно являлось крупнейшей железнодорожной компанией такого рода в Российской империи, намного опережая своего ближайшего конкурента – Московское общество подъездных путей. Последнее владело всего 301 верстой узкоколейного пути<sup>52</sup>.

После постройки узкоколейной линии Ново-Свеняны–Поневеж (ныне это литовский город Паневежис) длиной в 136 верст общая протяженность Свенянских подъездных путей достигла 255 верст. Действовала эта железная дорога весьма эффективно. В нашем распоряжении есть статистика перевозок за 1913 г. Общий грузооборот составил 8 327 тыс. пудов, в том числе 823 тыс. пудов хлебных грузов, 175 тыс. пудов каменной и поваренной соли, 61 тыс. пудов нефти и керосина, 360 тыс. пудов каменного угля, 1 658 тыс. пудов лесных строительных материалов<sup>53</sup>. Причем движение было бесперебойным и почти без аварий. За год зафиксирован один сход поезда с линии с минимальным ущербом в 37 руб. При этом ни имущество пассажиров ни они сами не пострадали. Еще случилось семь наездов на крупных животных с общим убытком в 5 руб.<sup>54</sup> На Свенянских подъездных путях трудилось в то время 525 рабочих и служащих (347 постоянных, 86 временных и 92 поденных). Общие затраты на их жалование составили 194 682 руб<sup>55</sup>.

Отметим, что в 1894 г. проектировалась железнодорожная ветка от Лынтуп до местечка Свирь (24 версты) и далее на Сморгонь, а в 1899 г. – линия от Лынтуп на Шеметово, Ижу до Молодечно<sup>56</sup>.

Еще одной забытой страницей истории белорусского железнодорожного транспорта является узкоколейная железная дорога в Брест-Литовске. Ее сооружение стало частью программы строительства таких дорог в крепостях Российской империи. Всего было построено 121 верста крепостного железнодорожного пути, в том числе в Бресте – 22 версты<sup>57</sup>.

Приметой времени стали довольно многочисленные предложения о строительстве местных железных дорог. В 1882 г. землевладельцы Слуцкого уезда во главе с Эдвардом Адамовичем Войниловичем поддержали проект строительства

<sup>52</sup> Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. Санкт-Петербург, 1995. С. 112.

<sup>53</sup> Железнодорожный транспорт в 1913 г. (Статистические сведения). Москва, 1925. С. 112, 116, 117, 120, 127.

<sup>54</sup> Там же. С. 94, 98.

<sup>55</sup> Там же. С. 152.

<sup>56</sup> Фабрики и заводы, казенные лесные дачи, леса частных владельцев и выдающиеся сельские хозяйства в 50-ти верстном районе. Виленская губерния. Вильна, 1900. С. 91.

<sup>57</sup> Бескровный Л.Г. Указ. соч. С. 419.

железнодорожной линии от станции Городея до Слуцка, при этом они были согласны и на безвозмездную уступку земель по которым должна была пройти будущая дорога. К их обращению в правление Московско-Брестской железной дороги присоединился и минский губернатор<sup>58</sup>.

В 1898 г. появился государственный проект железнодорожной линии Гродно–Волковыск–Кобрин. Узнав об этом, жители Пружан обратились с ходатайством о проведении этой дороги через их город. Проект так и не осуществили. Однако, когда появился императорский указ о сооружении магистрали Бологое – Седлец, то уездный предводитель дворянства и пружанское городское управление обратились к гродненскому губернатору с просьбой ходатайствовать о проведении ее через уездный центр. На соответствующий запрос губернатора министерство путей сообщения дало отрицательный ответ. Путь на Седлец через Волковыск не мог быть изменен<sup>59</sup>.

Также дважды поднимали вопрос о проведении железной дороги к уездному городу помещики и предприниматели Игуменщины. В 1902 г. предлагалось на акционерных началах построить подъездной путь в 88 вёрст Борисов–Игумен–Марьяина Горка. Через 10 лет в 1911 г. обсуждалось уже два варианта: либо от Игумена через Смиловичи в Минск, либо от Игумена до станции Пуховичи (24 версты)<sup>60</sup>.

Накануне первой мировой войны в Киевский порайонный Комитет по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам поступило ходатайство о строительстве железнодорожного пути от Ружан до станции Озерница Полесских железных дорог. 18 июня 1914 г. комиссия Комитета в принципе одобрила замысел, однако предложила вести линию не на Озерницу, как предлагалось, а на Волковыск через Новый Двор и Порозово, и просило правление Полесских дорог провести предварительные изыскания<sup>61</sup>.

Далеко не все предложения, идущие с мест, успешно проходили все стадии согласования и были реализованы. И все же ряд инициатив по строительству сравнительно небольших по протяженности местных линий получили путевку в жизнь. 28 декабря 1896 г. вошла в строй железнодорожная ветка Осиповичи–Старые Дороги (39 верст)<sup>62</sup>. Затем ее продлили сначала до Верхутино (17,84 версты, движение открыто 20 сентября 1906 г.), а потом до Уречья (9,93 версты, с 1 октября 1907 г.)<sup>63</sup>. От блок-поста Хлюстино Московско-Брестской железной дороги проложили ветку в 7 верст к Выдрицкому лесохимическому заво-

<sup>58</sup> НИАБ. Ф. 295, оп. 1, д. 3716, л. 1-2 об., 3, 4.

<sup>59</sup> НИАБ в Гродно. Ф. 13, оп. 1, д. 177, л. 1-2, 5.

<sup>60</sup> Кишымов А.Л. Ельские: опыт сельских хозяев (19 - начало 20 в.) // Дзеля бліzkіх і прышласці: Матэрыялы міжнароднай навукова-практычнай канферэнцыі “Універсітэты Ельскіх” (да 165-годдзя з дня нараджэння А.Ельскага). Мінск, 1999. С. 112-114.

<sup>61</sup> НИАБ в Гродно. Ф. 13, оп. 1, д. 1257, л. 5.

<sup>62</sup> Мейен В.Ф. Указ. соч. Т. 1. Санкт-Петербург, 1902. С. 75.

<sup>63</sup> Материалы для обследования железных дорог Ливано-Роменская железная дорога. Санкт-Петербург, 1911. С. III.

ду, одному из крупнейших предприятий такого рода в Российской империи<sup>64</sup>. Добрушскую писчебумажную фабрику в 1889 г. с линией Полесских железных дорог соединил путь в 6 верст<sup>65</sup>. Линия Василевичи–Хойники (44 версты), сооруженная в 1911 г., вошла в состав Полесских железных дорог. Тогда же вошла в строй ветка Верейцы–Гродзянка (34 версты) в составе Либаво–Роменской железной дороги.

Долгое время без железнодорожной связи оставался Могилев, хотя еще в 1872 г. его губернатор в ответ на прошение местных землевладельцев и представителей “других сословий” обратился с соответствующим ходатайством сначала к министру путей сообщения, а потом и министру финансов. Как максимум, просили соорудить железную дорогу от Орши через Могилев “до одного из пунктов Конопотской линии” на Украине, как минимум, проложить хотя бы 70-верстную линию Орша–Могилев<sup>66</sup>. Во время строительства Либаво–Роменской железной дороги возник проект железной дороги Витебск–Гомель. С железной дорогой Либаво–Ромны она должна была соединиться на станции Салтановка и обеспечить путь от Петербурга до Киева через Могилев<sup>67</sup>. В начале 90-х г. 19 в. был разработан детальный проект 1 024-верстной железной дороги Киев–Чернобыль–Жлобин–Рогачев–Могилев–Шклов–Орша–Витебск–Великие Луки–Петербург. Затраты на ее строительство оценивались в 55,5 млн. руб.<sup>68</sup> Этот проект также не был осуществлен. Однако 24 декабря 1902 г. открылось регулярное движение по линии Витебск–Жлобин (262 версты, решение о строительстве за казенный счет принято 9 апреля 1899 г., общие затраты на строительство составили 17 960 тыс. руб.<sup>69</sup>). Наконец-то Могилев, последним из белорусских губернских городов, получил железнодорожную связь, а Жлобин стал железнодорожным узлом.

В 1903 г. силами военных железнодорожных батальонов было решено построить линию Пинск–Ковель–Владимир–Волинский, протяженностью около 200 верст. Однако в 1905 г. по финансовым соображениям построили лишь участок Ковель–Владимир–Волинский (53 версты)<sup>70</sup>.

Крупным объектом государственного железнодорожного строительства стала прокладка линии Полоцк–Седлец (строилась в 1902–1907 г., 590 верст), которая прошла через Вилейку, Молодечно, Лиду, Мосты, Волковыск, Свислочь и имела ответвление Мосты–Гродно. Финансовую сторону обеспечил

<sup>64</sup> Путеводитель по Александровской железной дороге. Москва, 1912. С. 234.

<sup>65</sup> Очерк развития Добрушской писчебумажной фабрики князя Паскевича. 1882–1896. Санкт-Петербург, 1896. С. 61.

<sup>66</sup> РГИА. Ф. 268, оп. 1, д. 223, л. 11–12, 13–16.

<sup>67</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 44, л. 1, 10 об.

<sup>68</sup> Завадский К. О постройке Киево–Петербургской железной дороги. Киев, 1892. С. 5, 6.

<sup>69</sup> Отчет по постройке Витебск–Жлобинской железной дороги. 1899–1902. Санкт-Петербург, 1904. С. 35; Мигулин П.П. Указ. соч. С. 77.

<sup>70</sup> Опенгейм К.А. Указ. соч. С. 105; Фельдт В. Железнодорожные войска и их неотложные нужды. Санкт-Петербург, 1910. С. 14–15.



французский займ<sup>71</sup>. Руководил строительством Владимир Викторович Тимофеев-Рясовский (1856 – 1913 г.). Его сын, ученый-генетик с мировой известностью, Николай Тимофеев-Рясовский, так вспоминал об отце: “Он только строил железные дороги и никогда не работал на эксплуатации. Построил он в бывшей Российской империи около 15 000 вёрст железных дорог и был крупным инженером-путейцем, создавшим своего рода практическую школу инженеров”<sup>72</sup>. Свой талант инженера и способности организатора А.В. Тимофеев-Рясовский с блеском проявил на белорусской земле. Ему удалось сэкономить более 12 млн. руб., то есть более 15% из почти 81 млн. руб., запланированных по смете расходов на строительство<sup>73</sup>. Случай беспрецедентный на фоне вопиющего казнокрадства, которым обычно сопровождалось сооружение железных дорог в Российской империи.

Военное ведомство царской России и в 20 в. осталось одним из главных “заказчиков” строительства новых железнодорожных магистралей. В 1900 г. оно добивалось сооружения в ближайшем будущем Восточно-Полесской железной дороги от Жлобина через Мозырь–Овруч–Новоград–Волыньск до станции Шепетовка и далее на Проскуров, протяжением 520 верст, сумма на ее строительство – 23 млн. руб. – была даже включена в смету чрезвычайных расходов Министерства путей сообщения, однако осуществить эти планы помешала русско-японская война<sup>74</sup>. Затем обсуждались планы строительства силами железнодорожных войск линии Жлобин–Киев через Чернигов. К 1910 г. в распоряжении МПС был готовый проект и расценочные ведомости этой трассы<sup>75</sup>. Высказывалась мысль провести железную дорогу от Барановичей до Речицы<sup>76</sup>.

По-прежнему актуальным являлось сокращение железнодорожного пути по направлению север-юг. В конце концов инженер путей сообщения И.И. Бернатович из Петербурга организовал “Контору по изысканиям Жлобин–Старо-Константинов–Полонное–Жмеринка”. Проектные работы на трассе будущей железной дороги велись в 1909 – 1910 г. при поддержке крупных банков – Санкт-Петербургского Международного, Русско-китайского и Северного. 16 марта 1910 г. за строительство магистрали выказался Совет Министров. “Заслуживающим внимания и весьма желательным к осуществлению” признал проект и штаб Киевско-

<sup>71</sup> Ананьич Б.В. Россия и международный капитал 1897-1914. Очерки истории финансовых отношений. Ленинград, 1970. С. 63.

<sup>72</sup> Тимофеев-Рясовский Н.В. Истории Тимофеева-Рясовского, рассказанные им самим // Человечество. 1992. № 6. С. 137.

<sup>73</sup> Отчет по постройке Полоцк–Седелцкой железной дороги. 1902-1907 г. Санкт-Петербург, 1908. С. 1, 5.

<sup>74</sup> Лашкарев Г.А. К вопросу о сооружении железнодорожной магистрали Жлобин–Мозырь–Овруч–Старо-Константинов–Каменец-Подольск. Санкт-Петербург, 1910. С. 12, 27.

<sup>75</sup> Фельдт В. Железнодорожные войска и их неотложные нужды. Санкт-Петербург, 1910. С. 57, 63; Фельдт В. Проект Киевской военной железной дороги. Санкт-Петербург, 1911. С. 14.

<sup>76</sup> Лашкарев Г.А. Указ. соч. С. 14.

го военного округа. 16 июня 1910 г. Петербургский Международный банк открыл И.И.Бернатовичу кредит в размере 5 тыс. руб. “для окончания им проекта”<sup>77</sup>.

Будущая железная дорога длиной в 407 верст могла сократить путь из Петербурга до Киевана на 150 вёрст и из Петербурга до Одессы на 200 вёрст. Проект очень оживленно обсуждала общественность. В октябре 1910 г. Минский губернский комитет по делам земского хозяйства решил “присоединиться к ходатайствам городов, земств, сельскохозяйственных обществ и промышленных групп о скорейшем осуществлении этой магистрали”<sup>78</sup>. Тогдашние газеты даже стали называть проект частью будущей “Славянской железной дороги”<sup>79</sup>, которая “составит необходимое звено в прямом пути в Южные Славянские земли, при осуществлении продолжения от Каменца-Подольского до Мамалыги близь румынской границы”, а “участок Каменца-Подольск - Румыния составляет последнее звено “Славянской магистрали”, долженствующей соединить кратчайшим путем Санкт-Петербург с Балканским полуостровом через Румынию, не заходя нигде в Австрию”<sup>80</sup>.

Не прекращалось и выдвижение местных инициатив по строительству новых железнодорожных магистралей. С сентября по ноябрь 1909 г. проводились инженерные изыскания на трассе Брянск–Могилев (275 верст), Рославль–Могилев (158 верст), Могилев–Минск–Мосты (423 версты). Проект получил название Белорусской железной дороги<sup>81</sup>. Она должна была открыть доступ к прямому железнодорожному сообщению для таких старинных белорусских городов и местечек, как Хотимск, Климовичи, Чериков, Чаусы, Березино, Игумен, Кореличи, Мстиславль, Новогрудок, Дятлово – всего 35 станций. 17 июля 1909 г. в Могилеве, а 8 сентября в Новогрудке прошли съезды представителей городов и некоторых местечек, через которые должна была пройти новая железная дорога. При этом для содействия ее сооружению были образованы специальные общественные Комитеты. Стоимость строительства дороги при варианте от Брянска оценивалась в 32 060 999 руб. (45 802 на 1 версту), а при варианте от Рославля – 27 188 642 руб. (46 602 на 1 версту)<sup>82</sup>.

Еще один, грандиозный по своему замыслу, проект был выдвинут в 1909 г. Правление Первого Общества подъездных железных путей в России просило у министерства финансов разрешения на строительство и эксплуатацию Донецко-Балтийской ширококолейной железной дороги общей протяженностью 999 верст. Она должна была идти от станции Льгов – конечного пункта Северо-Донецкой

<sup>77</sup> ЦГИАУ. Ф. 882, оп. 2, д. 32, л. 2-3, 9.

<sup>78</sup> Торгово-промышленная газета, 1910, 20 октября.

<sup>79</sup> Киевлянин, 1911, 7 марта.

<sup>80</sup> ЦГИАУ. Ф. 882, оп. 2, д. 32, л. 4 об., 8.

<sup>81</sup> Тизенгаузен Ф.Г. Проект сооружения железнодорожных линий Брянск-Могилев, Рославль-Могилев, Могилев-Минск и Минск-Гродно, по изысканиям, произведенным в 1909 г. 1. Часть экономическая. Санкт-Петербург, 1910. С. 2.

<sup>82</sup> Там же. Часть техническая. Санкт-Петербург, 1910. С. 1, 8, 9.

железнодорожной дороги, по направлению к губернскому городу Могилеву, далее на Поставы и частично по линии уже существующего Свенцянского узкоколейного пути с окончательным выходом на Ригу через город Бауску. При этом через станцию Понежев предусматривалось строительство железнодорожной ветки на Либаву. Предполагалось, что общие затраты на сооружение этой дороги составят 65,5 млн. руб., а на ее строительство потребуется от 3,5 до 5,5 лет<sup>83</sup>.

Накануне первой мировой войны по требованию французского Генерального штаба начались работы по удвоению колеи на линии Брянск–Гомель–Лунинец–Жабинка и учетверение – на линии Жабинка–Брест. В 1913 г. приняли решение удвоить колею и на линиях Минск–Ново-Вильна, Мосты–Гродно, Вильна–Лунинец, Барановичи–Волковыск, Минск–Гомель. Тогда же решили в первоочередном порядке построить новую железную дорогу Рязань–Тула–Сухиничи–Могилев–Бобруйск–Барановичи–Бельск–Варшава, а в порядке 2-й очереди – железные дороги Барановичи–Ковель или Пинск–Ковель и Лида–Ораны<sup>84</sup>.

С началом первой мировой войны железнодорожная сеть Российской империи была поделена на два района – Западный, который подчинялся Военно-Полевому Управлению и Восточный, который остался в распоряжении гражданского Управления железных дорог. Граница между районами проходила западнее условной линии Петербург–Бологое–Смоленск–Бахмач–Харьков и далее на юг. Таким образом, белорусским железнодорожным хозяйством стали руководить военные<sup>85</sup>.

В годы первой мировой войны железнодорожное строительство не только не прекратилось, но и велось весьма интенсивно<sup>86</sup>. Был проложен второй путь на линии Витебск–Орша–Жлобин. Построили рокадную линию Жлобин–Калинковичи–Овруч–Коростень–Шепетовка (в эксплуатации с 9 ноября 1915 г.), которую проектировали еще до войны<sup>87</sup>, небольшие отрезки железной дороги от Уречья до Слуцка и от Глубокого до Крулевщизны (1916 г.). В 1916 г. начали строительство линии Нарва–Псков–Полоцк (425 верст)<sup>88</sup>, а с осени 1915 г. – сооружение железной дороги Минск–Раков–Ивенец–Лида, которое, впрочем, вскоре было прервано немецким наступлением и новой линией фронта.

<sup>83</sup> Дополнительная пояснительная записка Правления Первого Общества подъездных путей в России к проекту Донецко-Балтийской железной дороги с уменьшенным заданием. 1910 г. Санкт-Петербург, 1910. С. 1, 4.

<sup>84</sup> Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Москва, Ленинград, 1928. С. 29, 50, 51, 187, 189.

<sup>85</sup> Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Ч. 2. Петроград, 1916. С. 7, 36, 42.

<sup>86</sup> Московские исследователи почему-то отрицают этот очевидный факт: “В годы первой мировой войны сооружение новых железных дорог в России почти полностью прекратилось. Была лишь вчерне построена Мурманская дорога и ряд малых ветвей, требовавшихся для военных целей, а также перешита с узкой на нормальную колею линия от Вологды до Архангельска” (Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. Москва, 1976. С. 26).

<sup>87</sup> Ушаков К. Указ. соч. С. 60.

<sup>88</sup> Опенгейм К.А. Указ. соч. С. 104.

Даже в годы гражданской войны на территории Беларуси вошла в строй в 1918 г. новая железная дорога Унеча–Коммунары (77 км)<sup>89</sup>.

В марте 1921 г. Рижский мирный договор почти на два десятилетия нарушил территориальное единство Беларуси. При этом по обе стороны границы в 20–30-е гг. велось довольно интенсивное железнодорожное строительство. В БССР одна за одной в ходили в строй линии Полоцк–Идрица (1923 г.), Коммунары–Орша (1923 г., 176 км), Орша–Лепель (1926 г., 131 км), Чернигов–Ново-Белица (1930 г., 105 км), Рославль–Могилев (1931 г., 189 км), Осиповичи–Могилев (1931 г., 132 км), Бобруйск–Ратмировичи (1930 г.) и далее до Старушек (1932 г., всего 134 км) – станции на линии Калинковичи–Лунинец, Слуцк–Тимковичи (1936 г., 35 км). Частично через БССР прошла железнодорожная линия Чернигов–Овруч (1930 г., общая протяженность 178 км)<sup>90</sup>. Новые узкоколейки для эксплуатации запасов торфа и леса построили в районе БелГРЭС. На север от станций Смоленвечи и Жодино протянули две такие линии. До 1933 г. действовала узкоколейка по направлению Минск–Боровляны<sup>91</sup>.

Не был реализован выдвинутый в середине 20-х гг. правительством БССР проект железнодорожной линии Лепель–Витебск–Сычевка. По территории Беларуси должно было пройти примерно 160 км этого пути<sup>92</sup>.

В Западной Беларуси железнодорожная колея была перешита по западноевропейскому стандарту. В строй здесь вошли линии Пружаны–Оранчицы и Воропаево–Друя (1932 г., 89 км)<sup>93</sup>. Наконец-то была построена ветка Поречье–Друскеники (18 км), которую так и не сумело построить при царе акционерное общество, чей устав был утвержден 18 июня 1899 г.<sup>94</sup> Активно велось строительство железных дорог узкой колеи: Свенцяны–Лынтупы–Нарочь, Новоелья–Любча (с веткой на Новогрудок), Барановичи–Кривошин (с ветками), Друя–Дрисвяты через Браслав, Ивацевичи–Святая Воля–Янов-Полесский (64 км, с ветками на Речки и к Огинскому каналу), Янов-Полесский–Камень-Каширский (105 км, далее от Камень-Каширского широкая колея вела до Ковеля)<sup>95</sup>.

Некоторые направления лишились вторых путей: например, от станции Богданово до государственной границы, от Микашевичей до Жабинки.

Из Минска в Варшаву скорые пассажирские поезда шли по направлению Барановичи–Белосток с пересадкой пассажиров на границе из-за разной ширины колеи. Замена осей применялась с 1938 г. только для грузовых перевозок, когда на станции Негорелое (БССР) было установлено соответствующее оборудова-

<sup>89</sup> Якоби А. Железные дороги СССР в цифрах. Статистический сборник. Москва, 1935. С. 11.

<sup>90</sup> Там же. С. 11, 12.

<sup>91</sup> Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии. Минск, 1977. С. 102–103.

<sup>92</sup> Белорусская Советская Социалистическая Республика. Минск, 1927. С. 366.

<sup>93</sup> Хачатуров Т.С. Железные дороги западных областей Белоруссии и Украины. Москва, 1940. С. 12, 18.

<sup>94</sup> Мигулин П.П. Указ. соч. С. 189.

<sup>95</sup> Хачатуров Т.С. Указ. соч. С. 19, 23.

ние<sup>96</sup>. На перегоне Житковичи (БССР)–Микашевичи (Польша) осуществлялось только грузовое движение и применялась перегрузка грузов.

Так как в Республике Латвия была сохранена российская колея, то движение от последней приграничной белорусской станции Бигосово до первой латышской станции Индра осуществлялось беспрепятственно<sup>97</sup>.

В 1939 г. единство железнодорожной сети Беларуси было восстановлено. Более того, в течение короткого промежутка времени до начала советско-германской войны 1941 – 1945 г. эта сеть по своей протяженности и плотности имела наивысшие показатели за всю историю железнодорожного хозяйства Беларуси. Затем, вплоть до сегодняшнего дня, протяженность наших железнодорожных магистралей падала. Виной тому явились неразрушения военного времени – хотя они действительно были огромны. В 1941 – 1944 г. белорусские железные дороги прошли суровое испытание. Руководствуясь логикой войны, противоборствующие стороны оказались едины в своем стремлении нанести как можно больший ущерб железнодорожному хозяйству. Например, на участке Полоцк–Идрица было подорвано 83% всех рельсов<sup>98</sup>. Но вслед за этим шло и восстановление железных дорог, без которых снабжение войск и ведение войны также было делом невозможным. Более того, как-то замалчивается исторический факт постройки железнодорожной линии, действующей и по сей день, в годы немецкой оккупации. В 1942 г. вошел в строй перегон Тимковичи–Барановичи, соединивший в единое железнодорожное целое Барановичи–Слуцк–Осиповичи–Могилев. Хотя к его строительству приступили перед войной<sup>99</sup>, но обновил линию гудок немецкого эшелона.

Особенностью 1939 – 1950 г. явилось одновременное использование в рамках единого железнодорожного хозяйства как стандартной для российских железных дорог, так и западноевропейской железнодорожной колеи. При этом некоторые магистрали трижды перешивались с одной колеи на другую и окончательный перевод белорусских железных дорог на российско-советский стандарт произошел в годы первой послевоенной пятилетки.

Существование двух основных стандартов пути представляет одну из наиболее сложных и дискуссионных проблем железнодорожного дела. Между прочим, в годы второй мировой войны после завершения белорусской операции, обеспечивая дальнейшее наступление Советской Армии, железнодорожники перешивали на отечественную колею лишь одно направление в полосе каждого фронта, оставляя остальные магистрали на европейской колее. Такая комбинация позволила достичь максимального успеха. Широкая колея была дотянута до столицы Германии. 6 мая 1945 г. станция Берлин-Восточный приняла первый прямой поезд<sup>100</sup>.

<sup>96</sup> Хачатуров Т.С. Указ. соч. С. 77.

<sup>97</sup> Внешнеторговый транс порт. Мос ква-Ленинград., 1938. С. 267.

<sup>98</sup> Куманев Г.А. Указ. соч. С. 301.

<sup>99</sup> Там же. С. 50.

<sup>100</sup> Там же. С. 347.

По мере продвижения Советской Армии на запад шел и ремонт железных дорог. 9 июля 1944 г. в Минск советские железнодорожники вновь привели состав. К концу 1945 г. движение на всех участках современной белорусской железной дороги было восстановлено<sup>101</sup>. Началось и новое строительство. С февраля 1946 г. приступили к сооружению 20-километровой железнодорожной ветки Лужесно–Руба. Так что последствия войны железные дороги преодолели первыми из всех отраслей белорусского народного хозяйства. Для довольно резкого падения протяженности белорусских железных дорог не было причин экономического характера. Плановое хозяйство советской и постсоветской Беларуси сознательно игнорировало (и игнорирует) законы экономики, предпочитая экономическим решениям решения волевые, политические.

В послевоенный время в результате геополитических изменений в Центрально-Восточной Европе железнодорожное строительство в Беларуси потеряло те стимулы, которые ранее обеспечивали ее развитие. Отошли в прошлое военно-стратегические соображения. Теперь они имели значение скорее при прокладке и реконструкции шоссейных дорог, например, Москва–Брест или Минск–Лида–Гродно. Львиную долю перевозок взял на себя автомобильный транспорт. Кроме того, советское руководство предпочитало развивать трубопроводный транспорт для перекачки нефти и газа с Востока на Запад. Ряд железнодорожных коридоров из Беларуси в Европу для советской экономики оказался лишним. В их число попали железнодорожные перегоны Гродно–Сувалки, Барановичи–Белосток, Волковыск–Седлец, Брест–Белосток, Брест–Холм–Люблин. Конечно, никто уже не ставил вопрос и о возобновлении начатого в 1940–1941 г. строительства железной дороги Оранчицы–Беловежа–Бельск. Теперь железные дороги не строили, а ликвидировали. К концу 1950 г. эксплуатационная длина железных дорог Беларуси составила 5 358 км, что было на 385 км меньше довоенного уровня<sup>102</sup>. И хотя к 2000 г. она возросла до 5,5 тыс. км<sup>103</sup>, потеря почти 200 км железнодорожного пути, причем на важнейших направлениях, пока не осознана в должной мере современными белорусскими политиками и экономистами.

После 1945 г. железнодорожного сообщения лишились пять районных центров: Браслав, Россяны, Новогрудок, Любань, Пружаны, Лельницы, агорода Иваново (станция Янов-Полесский) и Ганцевичи перестали быть железнодорожными узлами. В Восточном Полесье были сняты рельсы на новостройке первой сталинской пятилетки – линии Ратмировичи–Старушки. В начале 60-х г. прекратилась эксплуатация узкоколейки Лынтупы–Кобыльник – последнего осколка почти 500-километровой сети белорусских узкоколейных железных дорог. Обретение независимости для Республики Беларусь ознаменовалось потерей железнодорожной станции Годутишки.

<sup>101</sup> Энциклапедыя гісторыі Беларусі. Т. 1. Мінск, 1993. С. 421.

<sup>102</sup> Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР. Мінск, 1976. С. 82.

<sup>103</sup> Белорусская железная дорога=Belarussian railways. Мінск, 2000. С. 5.

В 1963 г. вошел в строй первый участок электрофицированного железнодорожного пути: Минск–Олехновичи (48 км).

Новое строительство ограничилось прокладкой железнодорожных веток к энергетическим и химическим гигантам эпохи Мазурова-Машерова: до Новополоцка (1959 г., 12 км), Белоозерска (1959 г., 18 км), Солигорска (1960 г., 55 км), Новолукомля (1965 г., 21 км). Причем темпы этого строительства сто лет назад считались бы просто смехотворными: 45 км первой очереди ветки от Слуцка до строительной площадки калийного комбината строили ровно год (движение открыто 2 июля 1959 г.<sup>104</sup>), и еще более года понадобилось, чтобы принять этот участок в постоянную эксплуатацию<sup>105</sup>, в то время как строительство железной дороги Смоленск–Брест (632 версты) велось менее полутора лет с 2 мая 1870 г. по 24 сентября 1871 г., когда на всем протяжении пошли первые рабочие поезда, то есть, в среднем, ежедневно входило в строй по 1,2 версты.

Уменьшение протяженности отечественной железнодорожной сети лишь в малой мере является отражением мировых тенденций. Действительно, в большинстве индустриальных стран мира время бума железнодорожного строительства приходится на 19 – 20 в. значительно уступает ему по размаху такого строительства. И здесь мы шли в ногу со всеми. В 20 в. крупных железнодорожных магистралей наши европейские соседи не строили. Оно и понятно. Основные контуры железнодорожной сети уже сложились, менять их в условиях рыночной конкуренции с автомобильным, а частично, и воздушным транспортом было просто нецелесообразно. Но терять завоеванное, разрушать построенное, стало чисто белорусским подходом к проблемам железнодорожного хозяйства.

На основании изложенного, мы можем предложить следующую периодизацию этапов железнодорожного строительства на Беларуси:

– середина 19 в. – 1881 г. Первые проекты железных дорог. Их строительство ведется исключительно частными акционерными компаниями с участием иностранного капитала, но на основании государственных планов и под государственным контролем. Железнодорожное сообщение связало все губернские города Беларуси, за исключением Могилева. Первые примеры железнодорожных инициатив местного капитала.

– 1882 – 1914 г. Железнодорожное строительство в основном ведется казной. Появляются подъездные пути для обслуживания местных экономических нужд, все большее число проектов таких путей выдвигается местными предпринимателями. В отличие от других железных дорог новые Полесские железные дороги и железная дорога Полоцк–Седлец, как и проект Белорусской железной дороги, направлены в первую очередь на обслуживание национального рынка, а не являются отрезками больших транзитных путей, идущих через Беларусь.

<sup>104</sup> Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. Минск, 1971. С. 127.

<sup>105</sup> Лыч Л.М. Адзн. твор. С. 168.

– 1915 – 1939 г. Железнодорожная сеть Беларуси поделена линией фронта, а затем государственной границей. Достаточно интенсивное железнодорожное строительство вызвано военно-экономическими потребностями. В Западной Беларуси возобновляется строительство узкоколейных железных дорог. В Восточной Беларуси новые железные дороги проходят через Оршу. Железнодорожными узлами становятся Могилев и Кричев.

– 1939 г. – по настоящее время. После восстановления железнодорожного хозяйства Беларуси, разрушенного войной, строительство новых железных дорог фактически прекращено, за исключением ряда железнодорожных веток к новым промышленно-энергетическим объектам. Протяженность железнодорожной сети уменьшается. Беларусь теряет пять из семи железнодорожных коридоров широкой колеи ведущих на Запад, и один - на Восток. Прекращается эксплуатации узкоколейных железных дорог. С 1963 по 1989 г. проведена электрификация ряда железнодорожных направлений, однако эта работа не завершена.

И все же Беларусь по-прежнему остается великой железнодорожной державой. Сегодня в глазах соседей наша ценность равна ценности транзитных путей, идущих через нашу территорию. И среди этих путей железные дороги не сдают своих позиций. Хотя и не укрепляют их.

Белорусская железная дорога потеряла не только пару сотен километров своего пути, но и почти десятилетие своей истории. Свой 100-летний юбилей она, почему-то отмечала в 1971 г., 125-летний – в 1996 г., 130-летие готовилась отметить в ноябре 2001 г. И до сих пор белорусская историография вкуче с отечественными энциклопедическими изданиями уверяет, что: “Началом развития Белорусской железной дороги считается 1871 г., когда в действие была введена магистраль Смоленск–Минск–Брест”<sup>106</sup>. Более того 1871 г. предлагается считать “официальной датой открытия Белорусской железной дороги”<sup>107</sup>, как будто есть еще и неофициальная дата. Да и вообще, о чем официозе идет речь?

Отвечает ли это исторической действительности? Так ли это? Ведь автор первого белорусского учебника географии Аркадь Смоліч, в полном соответствии с исторической правдой, считал “найстарэйшай з усіх чугунак Беларусі” линию Двинск – Вильна – Гродно – Бєлосток<sup>108</sup>. И в 50-е г. 20 века, то, что именно 1862 г. следует считать началом белорусских железных дорог, тоже не вызывало сомнения<sup>109</sup>.

Что же заставило белорусских железнодорожников фактически проигнорировать первые 10 лет своей истории? Вероятно, здесь не обошлось без соображений юньонктурного и идеологического характера. 1970 г. памятен всем советским людям как год столетнего юбилея В.И.Ленина. Этот “большой” юбилей имел долго-

<sup>106</sup> Белорусская ССР. Краткая энциклопедия. Т. 2. Минск, 1979. С. 72.

<sup>107</sup> Иллюстрированная хронология истории Беларуси. 2-е изд., доп. Минск, 2000. С. 173.

<sup>108</sup> Смоліч А. Геаграфія Беларусі. 4-е выд. Мінск, 1993. С. 193.

<sup>109</sup> Белорусская ССР. Очерки экономической географии. Под. ред. Г.Т.Ковалевского и Я.Г.Ракова. Минск, 1953. С. 381.



временный резонанс, открыв череду юбилеев “малых”. И Белорусская железная дорога, решив подчеркнуть, что “земля начинается с Кремля”, нашла нужную дату. Нашлись и историки, готовые ее обосновать. Почин принадлежит Л.М.Лычу и В.А.Созинову: “29 ноября 1871 г. завершилось строительство и открытие движения поездов на одной из важнейших в России линий Смоленск–Брест. Это событие в истории железнодорожного транспорта будет отмечаться в будущем году как столетний юбилей Белорусской магистрали”<sup>110</sup>. А главная юбилейная публикация обосновала и наличие “двух этапов вековой истории”: “Один из них напоминает о мрачных годах бесправности, унижения и эксплуатации, о нищете и слезах, поте и крови белорусского народа, строящего и обслуживающего линии железных дорог в условиях царского режима. Другой этап повествует о созидательном творческом трудесоветских людей, которые под руководством партии великого Ленина уверенно идут вперед по пути к сияющим вершинам коммунизма”<sup>111</sup>.

Надежды чиновников оправдались: изобретенный юбилей ознаменовался награждением их ведомства орденом Ленина. Это придало новому дню рождения “легитимность” и вплоть до сегодняшнего времени закрепило его как в практике, так и в научной, и популярной литературе<sup>112</sup>.

Самое забавное в этой ситуации то, что в 1871 г. Минск мог и не стать железнодорожным городом. При проектировании железнодорожного пути от Смоленска дальше на запад были предложены два варианта. Первый предусматривал прокладку магистрали через Минск. Второй шел южнее и предусматривал поворот от Смоленска на Могилев и далее на Бобруйск и Пинск. Все началось в 1866 г., когда Александр II предложил тогдашнему наместнику в Царстве Польском генерал-фельдмаршалу Федору Федоровичу Бергу “представить свои соображения на счет непосредственного соединения театра войны в Царстве Польском со внутреннею Россиюю, посредством железной дороги из Варшавы через Смоленск или через Киев в Москву”. Свой план в феврале 1867 г. Ф.Ф.Берг детально изложил в записке на имя царя. Предварительно по его распоряжению на трассе были проведены первые изыскательские работы. Магистраль должна была идти от Бреста через Кобрин, Сельце, Слоним, Минск, Могилев, Горки и у Смоленска соединиться с Орловско-Витебской железной дорогой. От Сельца до Пинска предусматривалось сооружение железнодорожной ветки. Берг был против проведения железной дороги через Бобруйск, так как Бобруйская крепость “не имеет и никогда не имела значения стратегического

<sup>110</sup> Лыч Л.М., Созинов В.А. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871-1971. Минск, 1970. С. 3.

<sup>111</sup> Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. Минск, 1971. С. 5.

<sup>112</sup> Этапы большого пути, 1871-1996: 125 лет Белорусской железной дороге. Минск, 1996. С. 9; Беларуская энциклапедыя ў 18 тамах. Т. 2. Мінск, 1996. С. 432; Белорусская железная дорога=Belarussian railways. Минск, 2000. С. 3.

пункта”<sup>113</sup>. “В политическом отношении дорога через Литву в Москву может быть лучше всяких других средств будет способствовать обрусению Северо-Западного края, перенося центр тяжести его из Варшавы, с которою сообщение довольно удобно, в Москву, с которою таковое затруднительно. Это смутно чувствуют здешние польские патриоты, несочувствуя устройству дороги на Москву и проектируя разные пути поперек края с оконечностями на Волыни, в Варшаве, в Кенигсберге, только бы не в Москве или в Петербурге; если затем проектируемая дорога полезна в отношении влияния на население края, то и вести ее нужно через населенные места, а не через пустыню,” – уверял царский наместник<sup>114</sup>.

С ним был солидарен и министр путей сообщения П.П.Мельников. По его мысли провести новую железную дорогу необходимо “для распространения влияния русской народности на западные губернии. Связь общих интересов и непрерывные сношения по торговым делам ослабят польское влияние, которое в этой местности получило силу потому что русское население Западных губерний отрезано от центральной России по неимению прямых удобных сообщений. Вместе с тем, проведение предполагаемой линии на запад от Москвы облегчит усиление русского земледельческого элемента в западных губерниях. Только центральные густонаселенные губернии могут выставить полезных деятелей для обрусения Западного края”<sup>115</sup>. Но вот относительно трассы новой железнодорожной магистрали мнения наместника и министра кардинально разошлись. 19 мая 1867 г. П.П.Мельников указал перед Комитетом железных дорог на преимущества направления от Могилева не на Минск, а на Бобруйск и Пинск.

Позицию министра путей сообщения поддержал и начальник Главного штаба граф Гейден. Он считал, что если построить дорогу так, как предлагает Берг, то до Минска железная дорога пойдет почти параллельно уже построенной дороге Петербург-Варшава, что резко уменьшит ее экономический эффект. Бобруйская крепость, “утратившая уже почти всякое значение, неизбежно получит таковое”, кроме того железную дорогу получит Пинск, “один из самых значительных коммерческих пунктов Западной России”<sup>116</sup>. Эта точка зрения получила 7 июля одобрение Александра II, и именно по этому направлению начались проектные работы. Однако в новой записке министру путей сообщения от 15 февраля 1868 г. Ф.Ф.Берг продолжал отстаивать минское направление<sup>117</sup>.

По распоряжению царя 1 марта 1868 г. Комитет железных дорог вновь вернулся к вопросу о направлении линии Смоленск–Брест. Голоса разделились. Пять членов Комитета, в том числе и военный министр, выступали за направление на Минск и Слоним, при этом подчеркивая, что такая железная дорога, кроме

<sup>113</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 28, л. 3 об. -4.

<sup>114</sup> Там же. Л. 10 об. -11.

<sup>115</sup> Там же. Д. 26, л. 4 об. -5.

<sup>116</sup> Там же. Д. 28, л. 25.

<sup>117</sup> Верховский В.М. Указ. соч. С. 184-185.

стратегического, будет иметь и большее торгово-экономическое значение, так как пройдет по более населенной местности. Но большинство (восемь членов Комитета, включая министра путей сообщения) настаивало на бобруйском варианте. При этом П.П.Мельников считал, что это позволит сэкономить до 10 млн. руб. и предложил вести линию от Бобруйска не до Смоленска, а до Рогачева, и затем через Могилев на север, к Витебско-Смоленской линии, причем последний участок мог бы впоследствии войти в состав предполагавшейся дороги от Витебска через Чернигов к Киеву. В итоге Комитет принял соломоново решение: провести изыскания по обоим означенным направлениям и материалы своего обсуждения с картой направлений “представить на Высочайшее Государя Императора благоусмотрение”<sup>118</sup>.

Последнее слово осталось за царем. 11 марта 1868 г. появилась Высочайшая резолюция: “Исполнить по мнению меньшинства”. Так что железнодорожную судьбу Минска решил император, и дорогу построили, правда, минуя и Могилев, и Слоним, в рекордно короткий срок, вдвое ранее запланированных на строительство трех лет<sup>119</sup>.

Сегодня мы можем составить достаточно полную хронологию строительства и ввода в эксплуатацию белорусских железных дорог, хотя и здесь есть несколько белых пятен. Более сложно восстановить историческую картину хода этих работ, включая имена проектировщиков и руководителей строительства, подрядчиков, количество и состав занятых работников. Самым сложным, пожалуй, остается выяснение затрат на железнодорожное строительство. Между тем, именно выяснение объемов железнодорожных инвестиций для каждого из выделенных нами периодов железнодорожного строительства позволило бы иметь адекватный критерий при их сравнении. Это важно и потому, что железные дороги на Беларуси строились в период отсутствия национальной государственности, и финансирование этого строительства составляло значительную долю в инвестиционных потоках пришедших на белорусскую землю извне.

Предлагаемая периодизация железнодорожного строительства на Беларуси может иметь значение в качестве отправной точки для исторических исследований. Такие исследования нужны для того, чтобы исправить застарелые стереотипы отечественной железнодорожной истории и не продолжать тиражировать их вновь. Так, сравнительно недавно в феврале 2001 г. мне довелось рецензировать подготовленную Министерством экономики РБ картосхему “Развитие транспортной сети (19 – 20 вв.)” для Национального атласа Беларуси. Причем на представленных картах “не повезло” всем путям сообщения, а железным дорогам в особенности. Часть их просто не указана, перепутаны или искажены даты ввода в эксплуатацию, не учтены узкоколейные железные дороги. В итоге рецензия получилась отрицательной. Хотя уверенности, что замечания будут учтены, у меня нет.

<sup>118</sup> РГИА. Ф. 1272, оп. 1, д. 28, л. 21.

<sup>119</sup> Верховский В.М. Указ. соч. С. 186.

29 ноября 2001 г. белорусские железнодорожники готовились отметить 130-летний юбилей своего дела. И только арест и отстранение от должности начальника Белорусской железной дороги В.Рахманько остановили этот юбилейный паровоз буквально за неделю до любимой даты. Может это станет хорошим поводом для отказа от нее и реально продемонстрирует силу и бессилие исторической периодизации?

### Пытання да А.Кіштымава

*Сяргей Токць (Гародня):* Вы казалі, будаўніцтва чыгунак у значнай ступені было прадвызначана ваенна-стратэгічнымі меркаваннямі расейскага ўраду. Ці не з'яўляецца больш важным паказчыкам у развіцці Беларусі і паказчыкам яе індустрыялізацыі будаўніцтва ўласных невялікіх вузкакалейных дарог?

*Генадзь Семянчук (Гародня):* Мне дзесьці трапляўся ў гарадзенскім архіве праект чыгункі Берасце–Гародня. Які быў лёс гэтага праекта?

*Алег Латышонак (Беласток):* Паводле Цвікевіча чыгункі толькі ў 80-я г. 19 ст. пачынаюць ушляваць на эканоміку Беларусі. А як Вы лічыце?

*Валянцін Голубеў (Менск):* Мне здаецца, што гэтая палеская чыгунка была пабудаваная столькі для Беларусі, юлькі для вывазу хлеба з Курска. Ці было нетак?

### Адказы А.Кіштымава

*Адказ С.Токцю:* Узкокалейкі, вазможна, большае ўплываюць на эканоміку, чым дарогі шырокай колеі. Стратэгічнае будаўніцтва апошніх велася ў ваенна-стратэгічных мэтах, но давайце сярнім, сколькі лет жалезныя дарогі работалі на вайну, і сколькі лет оні работалі на мірныя мэтаі.

*Адказ Г.Семянчуку:* О железной дороге Брест-Гродно. У меня есть где-то шесть проектов, неосуществлённых или осуществлённых в другое время, нежели они были выдвинуты. Первый по времени – это записка военного министра Милютинина на имя царя, датированная 1869 г., где он предлагает четыре железные дороги в “Западном крае” (терминология того времени). От Смоленска до Бреста через Могилёв и Минск, от Киева до Бреста через Житомир и Ровно с ветвью до Бреста, от Киева или Нежина через Могилёв до Витебска или на Минск и Вильно. И от Бреста или Кобрин до Гродно на соединение с Петербургско-Варшавской железной дорогой.

*Адказ А.Латышонку:* Я уверен, что железные дороги с самого начала оказывали влияние на экономику. А.Цвикиевич, всё-таки не экономист, и вопросами экономиками он никогда не занимался, а его основная экономическая теория о Беларуси как о поле борьбы между польским и российским капиталом нуждается в очень интересном ответе. Думаю, что я его сделаю.

*Адказ В.Голубеву:* С Курском у нас не было прямого железнодорожного сообщения. Полесские железные дороги уходили на Украину, на Ровно. Слобод-

ская Украина и Полтавщина свозили зерно на огромнейшую ровеньскую ярмарку. А потом оно шло в Либаву, а не в Беларусь.

Здесь начали грешить на белорусское винокурение, на бровары. А между тем бровар на селе был самым зримым явлением индустриализации сельского хозяйства. Не вывозили из Беларуси необработанное зерно, вывозили спирт. Это было безотходное производство. Например, крупный рогатый скот прогоняли через Беларусь из Украины, прикавказских степей на Петербург и Москву. За один сезон скот дойти до Петербурга не мог. Осенью он доходил до Беларуси. Здесь в это время шла переработка зерна. В течении зимы скот откармливался отходами винокуренного производства. Скот оставлял здесь, извините, навоз, и уходил дальше. Навоз вывозили на поля, где выращивали картофель. Тут ещё важно, что пошел картофель вместо зерна. Тут говорят, мол Россия погубила белорусский хлебный рынок. “Бульба” погубила, а не Россия.