

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЛЯХ В ПЕРИОД С 1862 ПО 1913 ГОД

Первой железнодорожной линией на белорусской земле стал участок Поречье–Гродно, представлявший собой составную часть крупной железнодорожной магистрали Петербург–Варшава, построенной в 1851–1862 годах [1, с. 15].

Петербургско-Варшавская магистраль была проложена через Гатчину, Лугу, Псков, Остров, Двинск, Вильно, Гродно, Белосток. Протяженность трассы составляла 1280 километров. Данная магистраль стала четвертой по счету железной дорогой, которую начали строить в Российской империи (после Царскосельской, Петербургско-Московской и Варшаво-Венской) [2].

Строительство дороги началось в 1851 г. специально созданным Управлением. В 1857 г. ее постройка была передана Главному обществу Российских железных дорог [1, с. 16]. В 1895 г. Петербургско-Варшавская железная дорога была выкуплена у Главного общества Российских железных дорог государственной казной. В 1906 г. Петербургско-Варшавская железная дорога объединилась с Балтико-Псково-Рижской железной дорогой в Северо-Западные железные дороги [3, с. 19].

Постоянное движение железнодорожного транспорта на дороге Петербург–Варшава было открыто 15 декабря 1862 года. В техническом отношении из 220 заказанных к открытию дороги паровозов на линии работало 44 локомотива. Также имелось 36 пассажирских и около 700 товарных вагонов. Линия была укомплектована личным составом: по движению и коммерческому хозяйству 55 работниками, по тяге – 19 машинистами [1, с. 16].

Первые паровозы для Петербургско-Варшавской железной дороги были заказаны зарубежным заводам. Например, предназначенные для обслуживания товарных поездов паровозы были построены следующими иностранными заводами: «Шарп-Стюарт» (Великобритания), «Гуэн» (Франция), «Зигль» (Австрия), «Сен-Пьер» (Бельгия) [3, с. 21].

В 1866 г. на белорусских землях была введена в эксплуатацию вторая железнодорожная магистраль, которая была проложена по маршруту Витебск–Полоцк–Бигосово. Данный маршрут вошел в состав Риги-Орловской железной дороги [1, с. 17]. Первый участок этой магистрали от Динабурга до Полоцка длиной в 151 версту был открыт для движения 24 мая 1866 г., а второй участок от Полоцка до Витебска – в октябре того же года. Причем конечная (на тот период) станция Витебск была расположена так,

что она стала заездной, то есть все транзитные поезда должны были менять направление своего следования. Вместе с тем в период проектирования станции (проектантами выступали иностранные специалисты) уже было известно, что железнодорожная линия будет продолжена далее [2].

Строительством Орловско-Витебской железной дороги завершилась магистраль, соединяющая внутренние губернии Российской империи с Балтийским морем.

Необходимо отметить, что довольно быстрое строительство значительного количества железнодорожных линий на территории Беларуси во многом было продиктовано военно-стратегическими соображениями, которые основывались на близости белорусских земель к западной границе Российской империи. К тому же расположение белорусских земель к наиболее развитым по тому времени районам юга, центра и северо-запада империи – все это также явилось одним из условий быстрого (по сравнению с другими регионами) строительства железных дорог, поэтому интенсивное железнодорожное строительство на белорусских землях продолжалось и в период с 1870 по 1880 годы. Так, в 1870–1871 гг. была сооружена главная магистраль Беларуси Смоленск–Минск–Брест, которая вступила в постоянную эксплуатацию в ноябре 1871 года. Данная линия, ставшая продолжением магистрали Москва–Смоленск, дала возможность транспортировать товары из центральных районов Российской империи на рынки стран Западной Европы [1, с. 17].

Московско-Брестская железная дорога сыграла значительную роль в развитии и формировании общей транспортной сети Беларуси. Она имела большое стратегическое и экономическое значение как для Российской империи в целом, так и для большинства белорусских районов.

Идея сооружения данной линии возникла задолго до начала ее строительства. Однако в процессе обсуждения вопроса о строительстве Московско-Брестской магистрали в правительственных кругах возникли разногласия в выборе направления, по которому должна была пройти данная дорога. Первоначальным проектом предусматривалось направление от Бреста на Кобрин, Слоним, Минск, Могилев, Горки в обход Смоленска, то есть проложить дорогу в 3 верстах от Смоленска с целью соединения с Орловско-Витебской линией.

Министерство путей сообщения Российской империи отстаивало другое направление – от Бреста на Бобруйск. Комитет железных дорог 19 мая 1867 г. поддержал предложение министерства и решил произвести соответствующие изыскания. Вместе с тем сторонники прокладки линии через Минск продолжали доказывать преимущества этого направления [1, с. 17–18].

По решению российского императора была начата подготовка к строительству данной линии именно через Минск [1, с. 18], однако в связи с финансовыми затруднениями вопрос о постройке дороги был отложен. Вскоре произошло новое изменение: проведенные изыскания показали, что выгоднее строить дорогу не на Могилев, а по кратчайшему направлению – на Оршу, Борисов и Минск [2].

В 1867 г. Смоленскую губернию, а также некоторые другие западные и северные губернии Российской империи постигло стихийное бедствие. Год выдался неурожайным. Продолжительные дожди и ранние морозы повредили озимые посевы, а в 1868 г. были уничтожены яровые посевы. Крестьяне голодали. В этих условиях правительство вынуждено было выдать Смоленскому земству крупную ссуду на подготовительные работы для строительства железной дороги [1, с. 18].

В декабре 1868 г. концессию на постройку Московско-Смоленской железной дороги (по результатам конкуренции) выиграла торговый дом Шепеллера из Риги и банкиры – братья Зульцбах из Франкфурта-на-Майне. Концессионеры организовали акционерное общество Московско-Смоленской железной дороги. Движение поездов между Москвой и Смоленском началось в сентябре 1870 г., но еще в начале февраля правление общества вошло с ходатайством о выдаче концессии на строительство линии Смоленск–Брест и о переименовании объединения в «Общество Московско-Брестской железной дороги». О допуске к конкуренции на получение концессии ходатайствовали также и другие претенденты.

Министерство путей сообщения признало возможным оставить сооружение Смоленско-Брестской линии за обществом Московско-Смоленской железной дороги без конкуренции, чтобы объединить в одних руках строительство всего направления [1, с. 19].

23 августа (4 сентября) 1870 г. была совершена закладка станции Минск. Строительство железной дороги продвигалось довольно успешно. Уже 24 сентября (6 октября) 1870 г. на втором участке дороги началось сквозное рабочее движение. В этот день на станцию Минск прибыли первые поезда: один – из Смоленска, а второй – из Бреста [2].

В 1868 г. вошла в строй железнодорожная линия от предместья Варшавы – Праги до станции Тересполь. Для соединения этой линии с Брестом был проложен дополнительный путь протяженностью в 6 верст, который ввели в эксплуатацию в феврале 1870 года. С началом движения на Московско-Брестской магистрали Данный участок позволил решить вопрос о прямом сообщении Москва–Варшава.

Строительство участка Ковель–Брест, являвшегося частью большой железнодорожной линии Брест–Бердичев, было закончено в июле 1873 года [1, с. 20].

В прокладке данной линии в первую очередь были заинтересованы помещики и сахарозаводчики Малороссии, а также прусские купцы и железнодорожные магнаты. Сельскохозяйственные грузы из центральной и южной части Малороссии, лесоматериалы из украинского и белорусского Полесья через Брест прямым сообщением доставлялись в прусский порт Пилау.

С целью увеличения вывоза сельскохозяйственной продукции на экс-порт через Балтийское море была построена Либаво-Роменская железная дорога. Линия Вильнюс–Минск–Гомель–Ромны являлась ее составной частью. К прокладке данной линии также была проявлена высокая заинтересованность со стороны помещиков и купцов. Это объяснялось тем, что в процессе развития капитализма в сельском хозяйстве резко увеличилось производство сельхоз-

продуктов в украинских губерниях Российской империи. Внутренний российский рынок не мог все это потребить. Основным рынком сбыта российской сельскохозяйственной продукции в тот период находился в странах Западной Европы. Ближайший путь туда пролегал через порт Ливава, поэтому к данному порту было необходимо проложить железнодорожную магистраль [1, с. 20].

В 80-х гг. XIX в. стали интенсивно сооружаться железные дороги в Полесье.

В 1881 г. было санкционировано строительство железнодорожной ветки Жабинка–Пинск, при возведении которой впервые были использованы железнодорожные войска. Данная дорога была построена довольно быстро, за одно лето. Уже в ноябре 1882 г. на ветке открылось движение пассажирских и товарных составов. Полесские железные дороги вводились в эксплуатацию по мере готовности участков: с ноября 1882 г. по август 1887 года [2].

В 1882–1886 гг. введены в эксплуатацию железнодорожные линии Брест–Пинск и Пинск–Гомель. Они имели военно-стратегическое значение, а также предназначались для вывозки леса. С вводом в 1887 г. участка Гомель–Брянск эта дорога стала после линии Смоленск–Брест вторым широтным железнодорожным направлением в Беларуси, пересекавшим ее земли с запада на восток. В 1884 г. было открыто еще одно важное для Беларуси железнодорожное направление: Вильнюс–Лида–Барановичи–Лунинец. Вместе с другими участками эти линии образовали сеть Полесских железных дорог.

Для вывоза леса и сельскохозяйственной продукции из северных районов Беларуси в 1895–1897 гг. был сооружен железнодорожный участок между Побраде и Воропаево, а в 1916 г. его продолжили до станции Крулевщина [1, с. 21–22].

В 1900–1917 гг. на белорусских землях было построено еще 900 км железнодорожных линий. Важнейшей из них была линия Ново-Сокольники–Витебск–Орша–Жлобин. Она вступила в эксплуатацию в 1902 г., однако в течение 14 лет Жлобин не имел выхода на юг. Лишь в 1915–1916 гг., в разгар Первой мировой войны, от Жлобина линия была продолжена через Калинковичи до Овруча. Таким образом было открыто прямое железнодорожное сообщение из Петербурга в Одессу.

Чтобы создать дополнительное железнодорожное направление между Петербургом и Польшей, в 1907 г. была построена линия Бологое–Седлец. По белорусским землям она прошла через Невель–Полоцк–Молодечно–Лиду–Волковыск [1, с. 22]. Регулярное движение поездов от Бологого до Полоцка открыли в январе 1907 года [2]. В этом же году было проложено ответвление от станции Мосты до Гродно [1, с. 22–23].

Пассажирские здания (вокзалы) на станциях III класса (основных) данной линии (например, Бологое II, Осташков, Торопец, Великие Луки, Невель, Полоцк) возводились из кирпича. На станциях IV класса (линейных) пассажирские здания строились из дерева. В каждом из них были предусмотрены помещения для почты, ламповой, в которой светильники заправляли керосином, отдельные служебные помещения коменданта, агента службы движения, телеграфиста, а также зал ожидания с печами. В пассажирских зданиях

III класса обязательно проектировался буфет с деревянным, обсыпанным землей ледником для хранения продуктов. Пассажирские платформы строились из каменного щебня или битого кирпича, который был залит известковым раствором. Кроме того, на станциях III класса были построены больницы и одноклассные школы [2].

Еще одна важная железнодорожная линия по направлению Кричев–Могилев–Осиповичи–Барановичи–Волковыск–Берестовица вводилась в эксплуатацию по частям. Так, на участке Старые Дороги – Слуцк было открыто движение в 1907 г., а участок Осиповичи–Старые Дороги сдали в эксплуатацию значительно раньше, в 1886 году.

В 1911 г. для вывоза леса были построены железнодорожные ветки Верейцы–Гродзянка и Василевичи–Хойники.

подавляющее большинство железных дорог на территории Беларуси были сквозными. Несмотря на это местная промышленность белорусских земель развивалась ускоренными темпами. Прокладка железных дорог активизировала торговлю, сельское хозяйство, развитие придорожной инфраструктуры и учреждений здравоохранения. Железнодорожное строительство стало серьезным стимулом к обновлению старых белорусских городов и поводом для появления новых [4].

Вместе с открытием железнодорожных линий на территории Беларуси строились крупные мастерские по ремонту подвижного состава – паровозов и вагонов. Так, в последней четверти XIX в. мастерские и депо были построены в Витебске, Гомеле, Минске, Молодечно, Пинске и на других станциях. В 1900 г. на белорусских землях работало 19 железнодорожных мастерских по ремонту подвижного состава [1, с. 22–23].

Перед началом Первой мировой войны на белорусских участках железных дорог трудилось примерно 40 тысяч работников. Их основу составляли рядовые железнодорожники – элита рабочего класса того периода. Непременным условием приема на работу была общая грамотность будущего работника. При станциях открывались училища и первые технические заведения. Стала формироваться техническая интеллигенция, состоящая из инженеров-путейцев и инженеров-железнодорожников [4].

Таким образом, прокладка первых железных дорог и дальнейшее развитие железнодорожного сообщения способствовало росту городов на белорусских землях, превращению их в торгово-промышленные центры, содействовало увеличению подвижности сельского населения, притоку его в города. Само железнодорожное строительство привлекло значительное количество рабочей силы из деревни, а также вызвало большой спрос на местные строительные материалы. Также благодаря железнодорожному строительству развивались образование и здравоохранение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Железнодорожная магистраль Белоруссии (к столетию со дня введения в строй) / под общ. ред. Е. П. Юшкевич [и др.]. – Минск : Беларусь, 1971. – 208 с.

2. Строительство первых дорог [Электронный ресурс] // История Белорусской железной дороги. – Режим доступа: https://history.rw.by/zheleznye_dorogi/stroitelstvo_pervyh_dorog/. – Дата доступа: 25.03.2023.
3. *Раков, В. А.* Локомотивы отечественных железных дорог (1845–1955) / В. А. Раков. – М. : Транспорт, 1995. – 564 с.
4. В поисках утраченного. Как Беларусь стала великой железнодорожной державой [Электронный ресурс] // Беларусь сегодня. – 22.01.2022. – Режим доступа: <https://www.sb.by/articles/relsy-iz-proshlogo.html>. – Дата доступа: 27.03.2023.