ISSN 2077-4885

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ

Республиканского института высшей школы

Исторические и психолого-педагогические науки

Сборник научных статей

Основан в 2000 году

Выпуск 16

В двух частях

Часть 1

Минск
РИВШ
2016

УДК 082

В сборник, включенный ВАК Республики Беларусь в перечень научных изданий для опубликования результатов диссертационных исследований, вошли статьи по историческим и психолого-педагогическим наукам.

Адресован аспирантам, научным работникам, преподавателям высшей школы.

Рекомендовано
редакционно-издательской комиссией
ГУО «Республиканский институт высшей школы»
(протокол № 6 от 30 декабря 2015 г.)

Редакционная коллегия:
пред. редкол., д-р физ.-мат. наук, проф. *В. А. Гайсёнок;*
чл.-кор. НАН Беларуси, д-р физ.-мат. наук, проф. *М. И. Демчук;*
д-р филос. наук, проф. *В. Ф. Берков;* д-р ист. наук, доц. *Г. Я. Голенченко;*
д-р ист. наук, проф. *В. С. Кошелев;* д-р филос. наук, проф. *В. В. Позняков;*
д-р филос. наук, проф., чл.-кор. НАН Беларуси *П. А. Водопьянов;*
д-р пед. наук, проф. *В. Ф. Володько;* д-р пед. наук, проф. *Н. И. Мицкевич;*
д-р психол. наук, проф. *И. А. Фурманов;* д-р психол. наук, проф. *В. А. Янчук;*
д-р экон. наук, проф. *А. В. Данильченко;* д-р экон. наук, проф. *А. Н. Тур;*
д-р полит. наук, проф. *В. А. Мельник;* д-р ист. наук, проф. *О. Г. Слука;*
д-р полит. наук, проф. каф. полит наук *Л. Е. Земляков*

© ГУО «Республиканский
институт высшей школы», 2016

М. В. Цуба
Палескі дзяржаўны ўніверсітэт, Пінск
M. V. Tsuba
Polesye state university, Pinsk

УДК 947.6

АЛЯКСАНДРАЎСКАЯ ЧЫГУНКА Ў ГАДЫ ПЕРШАЙ СУСВЕТНАЙ ВАЙНЫ

ALEXANDROVSKAYA RAILROAD DURING WORLD WAR I

Артыкул прысвечаны даследаванню Аляксандраўскай чыгункі ў перыяд Першай сусветнай вайны. Асаблівая ўвага надаецца развіццю транспартнай інфраструктуры, эксплуатацыі і прапускным магчымасцям магістралі, яе значэнню ў ваенным мабілізацыйным плане генштаба расійскай арміі.

Ключавыя словы: Першая сусветная вайна; ваенны мабілізацыйны план; мабілізацыйныя работы; чыгуначныя камунікацыі; інжынерныя фарміраванні.

This article is devoted to research of the Aleksandrovsky railroad during World War I. The special attention is paid by the author to development of transport infrastructure, operation and throughput opportunities of the highway, its value in the military mobilization plan of the General Staff of the Russian army.

Key words: world War I; military mobilization plan; mobilization works; railway communications; engineering communications.

Больш за 100 гадоў прайшло з пачатку Першай сусветнай вайны, аднак далёка не ўсе пытанні гэтай грандыёзнай падзеі ў дастатковай ступені распрацаваны ў гістарыяграфіі. Па-ранейшаму хапае слаба вывучаных кірункаў, існуе шмат нераспрацаваных падыходаў, звязаных з праблематыкай у гады вайны ў беларускім краі. Разумеючы актуальнасць вывучэння падзей Першай сусветнай вайны на беларускіх землях і ўлічваючы, што часта вызначальную ролю, якая ўплывала на сутнасць і характар ваенных дзеянняў, адыгрывалі хуткая перадыслакацыя войскаў, тэрміновая перавозка ваенных грузаў, эвакуацыя насельніцтва і г. д., а гэта ўсё было немагчыма зрабіць без чыгуначнага транспарту. Без вывучэння работы і дзейнасці чыгуначнага транспарту, працы на магістралях і камунікацыях, звязаных з імі, нельга атрымаць паўнавартаснага ўяўлення аб становішчы на беларускіх губернях падчас Першай сусветнай вайны, раскрыць рэальны ход падзей у адзін з самых важных перыядаў беларускай гісторыі. Да таго ж сусветная практыка не раз сведчыла аб істотным узрастанні ролі і значэння чыгунак падчас войнаў. У артыкуле менавіта гэты малавывучаны аспект будзе раскрыты на прыкладзе адной з асноўных чыгуначных магістраляў Беларусі ў гады Першай сусветнай вайны – Аляксандраўскай.

Аляксандраўская чыгунка – назва ў 1912–1922 гг. чыгуначнай лініі, якая звязвала Беларусь з цэнтрам Расіі і Заходняй Еўропай. На беларускіх землях праходзіла па тэрыторыі Віцебскай, Мінскай і Гродзенскай губерняў.

Першапачатковая назва – Маскоўска-Брэст-Літоўская чыгунка. Уводзілася ў эксплуатацыю асобнымі адрэзкамі: Масква – Смаленск (391 вярста, верасень 1870 г.), Смаленск – Мінск – Брэст – Літоўск (636 вёрст, 29 лістапада 1871 г.). Афіцыйна адкрыта па ўсім маршруце 29.11.1871 г. Перайменавана 4 мая 1912 г. у сувязі са стагоддзем Айчыннай вайны 1812 г. у гонар імператара Аляксандра І.

У 1879 г. на адрэзку Смаленск – Брэст – Літоўск адкрыты другі шлях. На тэрыторыі Беларусі перасякаецца з Пецярбургска-Адэскай (у Оршы), Лібава-Роменскай (у Мінску), Віленска-Ковенскай альбо Палескай (у Баранавічах), Кіева-Брэсцкай (у Брэсце) чыгункамі. Аляксандраўская чыгунка не толькі ў істотнай ступені пасадзейнічала далучэнню Беларусі да рынкавых адносін і тым самым паспрыяла больш хуткаму развіццю капіталізму, але і адыграла ў гады Першай сусветнай вайны вельмі важную ваенна-стратэгічную ролю.

Напярэдадні Першай сусветнай вайны ў 1913 г. магістраль абслугоўвалі 523 паравозы, меліся ў наяўнасці 629 пасажырскіх і 6499 грузавых вагонаў, працавала звыш 18 тыс. рабочых, мелася 698 штучных збудаванняў, у тым ліку 135 металічных мастоў. Самымі вялікімі чыгуначнымі вузламі на беларускіх землях з’яўляліся Брэст-Літоўск, Баранавічы, Мінск, Орша. Галоўныя майстэрні знаходзіліся ў Мінску, найбольш буйнае дэпо – у Оршы.

З пачаткам Першай сусветнай вайны (01.08.1914 г.) Расійская імперыя мела менш развітую сетку чыгунак, чым Германія і Аўстра-Венгрыя. З боку Расійскай імперыі да мяжы падыходзіла 13 чыгуначных ліній, а з боку праціўніка – 32. Цяга расійскіх паравозаў складала 8,4 т супраць 13–14 т у Германіі. Сярэдняя грузапад’ёмнасць таварных вагонаў была ў два разы меншая, чым у Заходняй Еўропе. Тым не менш чыгуначныя перавозкі па Аляксандраўскай чыгунцы, звязаныя з мабілізацыяй войскаў і іх перадыслакацыяй, былі праведзены згодна з прадугледжанымі мабілізацыйнымі планамі. Гэта ўдалося дасягнуць дзякуючы таму, што на працягу двух першых месяцаў вайны ўсе сродкі і магчымасці Аляксандраўскай магістралі былі ў поўнай меры выкарыстаны для ваенных перавозак. Пасажырскія цягнікі ў суткі праходзілі толькі адзін-два разы, а камерцыйны рух па ўсёй сетцы жалезнай дарогі ў напрамку заходняй мяжы рэзка скараціўся. Таварныя цягнікі, якія ў момант аб’явы мабілізацыі знаходзіліся ў шляху, былі разгружаны на бліжэйшых станцыях і пададзеныя пад ваенныя грузы.

У сваіх успамінах міністр чыгуначных шляхоў зносін царскага ўрада Э. Б. Крыгер-Вайноўскі пісаў: «Наш чыгуначны апарат быў, несумненна, менш развіты, чым гэтага патрабавалі нашы дзяржаўныя інтарэсы і ўмовы абароны дзяржавы. У пашырэнні чыгуначнай сеткі мы спазняліся згодна з патрэбамі жыцця прыкладна гадоў на 10–15, але дарогі, якія ў нас існавалі, былі пабудаваны і абсталяваны вельмі мэтазгодна, эксплуатаваліся ў апошнія гады перад вайной гаспадарча і танна і ў агульным вельмі здавальняюча выканалі сваё прызначэнне не толькі ў мірны час, але і ў цяжкі час вайны» [5, с. 136].

У тыя дні выключна напружана працаваў Брэсцкі чыгуначны вузел. Як толькі была абвешчана мабілізацыя, пачаліся спешныя работы па завяршэнні рэканструкцыі Брэсцкай крэпасці. Са жніўня па кастрычнік 1914 г. на мабілізацыйных работах было занята каля 70 тыс. чалавек і 8,5 тыс. вазоў. Можна ўявіць, якая колькасць грузаў прыбывала тады штодня ў Брэст-Літоўск па Аляксандраўскай чыгунцы.

У пачатку жніўня 1915 г. ваенным кіраўніцтвам Заходняга фронту было прынята рашэнне аб эвакуацыі Брэст-Літоўскай крэпасці перад пагрозай захопу германа-аўстрыйскімі войскамі. Эвакуацыя насельніцтва павінна была прайсці на працягу трох дзён – з 3 па 5 жніўня 1915 г. Зразумела, што вялікую колькасць людзей немагчыма было вывезці па чыгуначнай дарозе на працягу трох дзён. Дарогі на ўсход ад Брэст-Літоўска былі забітыя вазамі з рэчамі, прадуктамі і фуражом, якія паспелі прыхапіць бежанцы. На працягу пяці сутак (з 8 па 12 жніўня 1915 г.) па Аляксандраўскай чыгунцы была праведзена эвакуацыя артылерыі (каля 1900 узбраення), боепрыпасаў і крэпаснай маёмасці, якую звозілі сюды гадамі. Частка крэпасных збудаванняў, а таксама плаціны, масты і іншае былі падарваны. Няма дакументальных звестак аб тым, што канкрэтна адбывалася ў гэтыя жнівеньскія дні на станцыях брэсцкага рэгіёна Аляксандраўскай чыгуначнай дарогі, але без умелай і самаадданай працы ўсіх чыгуначнікаў такая буйнамаштабная эвакуацыя была б немагчымая. У той жа час у кнізе «Чыгунка Беларусі: гісторыя і сучаснасць» гаворыцца пра тое, што «пры адступленні ад станцыі Брэст-Літоўск да станцыі Баранавічы рускімі войскамі былі разбураны пралётныя будынкі ўсіх буйных мастоў … водазабеспячэнне, цягавыя прылады і пасажырскія будынкі вялікіх станцый» [5, с. 137]. Гэта значыць, што прымяняліся розныя меры для таго, каб спыніць праціўніка, які рваўся да Баранавіч, дзе з пачатку вайны па жнівень 1915 г. знаходзілася Стаўка Вярхоўнага галоўнакамандуючага расійскіх войскаў. За гэты перыяд дзесяць разоў у Стаўку прыязджаў Мікалай II. Як вядома, царскі цягнік сіняга колеру заўсёды спыняўся на пустых лініях Аляксандраўскай чыгункі. Побач знаходзіліся штаб, канцылярыя, сакрэтная апаратная і невялікая гасцініца, дзе размяшчаліся прадстаўнікі саюзных армій. Акрамя таго, у Баранавічах знаходзілася перасоўная ваенна-паходная царква-вагон, якая абслугоўвала 108 станцый і раз’ездаў Аляксандраўскай і Палескіх чыгунак. Са жніўня 1914 г. па жнівень 1915 г. царква правяла 227 Боскіх літургій і каля 3000 вераспавяданняў і далучэнняў да святых таямніц.

Разам з рэгулярнымі войскамі ў горадзе дыслацыравалася Баранавіцкая чыгуначная брыгада, якая ў асноўным займалася рамонтнай працай. Восенню 1915 г. на невялікіх станцыях Аляксандраўскай чыгункі ад Баранавічаў да Мінска сабралася звыш 35 тысяч бежанцаў. На асобай нарадзе пры мінскім губернатары А. Ф. Гірсу было прынята рашэнне: «З мэтай неадкладнага ачышчэння тылу арміі ад бежанцаў арганізаваць спешна адпраўку іх на ўсход па чыгунцы з бліжэйшых станцый Гарадзея, Стаўбцы, Негарэлае, Кой-

данава» [1]. Аднак у лістападзе 1915 г. па распараджэнні генерала Рагожына (начальнік ваенных камунікацый Заходняга фронту) падача вагонаў для перавозкі бежанцаў у раёне дзеяння фронту была спыненая. Адначасова тэлеграфным загадам ад 11.10.1915 г. быў забаронены з расійскіх губерняў адваротны рух бежанцаў у Віленскую, Віцебскую, Гродзенскую і Мінскую губерні [1]. Сітуацыя пагаршаецца яшчэ і тым, што ў час Свянцянскага прарыву (верасень – кастрычнік 1915 г.) германскія войскі выйшлі да чыгункі Вільня – Маладзечна – Полацк каля Смаргоні, а таксама захапілі на ўчастку Орша – Мінск адрэзак не менш за 20 км Аляксандраўскай чыгункі ў раёне г. Барысаў [2, с. 166–167]. Толькі пасля дзесяцідзённых баёў у гэтым рэгіёне расійскім войскам з цяжкасцю ўдалося пацясніць немцаў у раён азёр Свір і Нарач. У кастрычніку фронт стабілізаваўся па лініі: Дзвінск – Ашмяны – Паставы – Баранавічы – Косава – Пінск – Ковель. У выніку значная частка Аляксандраўскай чыгункі ад Брэста да Баранавіч апынулася на тэрыторыі, занятай акупацыйнымі кайзераўскімі войскамі. Да таго ж у тэрміновым парадку давялося займацца рамонтнымі работамі па ліквідацыі наступстваў Свянцянскага прарыву: узвядзеннем узарваных мастоў, рамонтам разбураных пры адступленні немцамі чыгуначных шляхоў.

Напрыканцы 1915 г. для паляпшэння перавозачнай работы было створана Смаленскае аддзяленне руху Аляксандраўскай чыгункі, а станцыі Пагарэльцы і Орша – Пасажырская сталі кіравацца Мінскім аддзяленнем Аляксандраўскай чыгункі. У Мінску і Оршы былі назначаны начальнікі вузлоў, якія каардынавалі працу ўсіх станцый дадзенага кірунку, а таксама арганізоўвалі вузлавыя камісіі, што займаліся кожныя суткі планаваннем перавозачнай работы. На станцыі Мінск Аляксандраўскай чыгункі ў сувязі з задзейнічаннем усіх сямі паркаў і аб’яднаных ліній са станцыяй Козырава і раз’ездам Безыменны было выканана размежаванне зон камандавання са стварэннем другога каманднага пункту (на станцыі ў студзені 1916 г. працавала ў змену 13 здольных да манеўрыравання паравозаў і дзесяць зменных каманд) [3, с. 27]. Дадатковы штат быў запоўнены эвакуіраванымі работнікамі Прывіслінскіх дарог.

У адпаведнасці з загадам Міністэрства шляхоў зносін ад 24 студзеня 1916 г. у службах руху дарог быў уведзены штат рэвізораў вагоннай гаспадаркі, адказных за якаснае выкарыстанне працоўнага парку вагонаў. Пры службе руху Аляксандраўскай чыгункі працавалі тры рэвізоры – у Маскве, Смаленску і Мінску. На станцыях Орша і Мінск у дапамогу ім былі ўведзеныя станцыйныя вагонанаглядчыкі. Недахоп працоўнай сілы кампенсаваўся прыцягненнем жанчын. У 1916 г. да раней дазволеных для замяшчэння жанчынамі пасад тэлеграфістаў, касіраў, канторшчыкаў былі дададзены пасады шляхавых чыгуначных вартаўнікоў, рамонтнікаў, рассыльных і лампаўшчыкоў. Аднак Аляксандраўская чыгуначная сетка была слаба абсталявана тэхнікай. Напачатку 1916 г. паравозны парк маў толькі 20 % паравозаў, якія працавалі менш за 10 гадоў, 58 % – ад 10 да

25 гадоў, а 22 % праслужылі больш за 25 гадоў, фактычна непрыдатных да эксплуатацыі [3, с. 27, 28].

У справаздачы па эксплуатацыі Аляксандраўскай чыгункі за 1916 г. паведамлялася: «Праца дарогі ў 1916 годзе працякала ў становішчы ваеннага часу, ва ўмовах тэрміновага і напружанага руху, які пераўзыходзіў часам усе шматлікія заданні і прапановы...» [4, с. 209]. У гэты перыяд прымаюцца меры, звязаныя з узмацненнем прапускной і правазной здольнасці магістралі, павышэннем эксплуатацыйных магчымасцяў.

У 1913 г. грузаабарот Аляксандраўскай чыгункі па перавозцы пасажыраў складаў 3,7 млн чалавек, у 1914 г. – 3,7 млн, у 1915 г. – 1,9 млн, у 1916 г. – 2,3 млн; тавараў і розных грузаў у 1913 г. – 133,7 млн пудоў, у 1914 г. – 132 млн, у 1915 г. – 95 млн, у 1916 г. – 124,8 млн [4, с. 209].

У 1916 г. уводзяцца ў строй лініі, якія злучаюць Аляксандраўскую чыгунку з іншымі чыгункамі: Рыга-Арлоўскай у Оршы, Лібава-Роменскай у Мінску з Палескай чыгункай паміж станцыямі Хвоева і Буды. Ад станцыі Мінск будуецца шырокакалейная дарога ў бок фронту да вёскі Камень, што ў 5 км на поўдзень ад Івянца. Працягваюцца працы па развіцці Аршанскага вузла. У эксплуатацыю ўводзіцца шэраг коннапалявых чыгунак: Будслаў – Баяры, Радашковічы – Валожын, Койданава (Дзяржынск) – Налібакі і інш.

Лютаўская рэвалюцыя ўвяла шмат новых назваў, устаноў і службовых асоб, найбольш папулярнымі сярод якіх з'яўляліся «саветы» і «камісары». Першых камісараў у Міністэрстве шляхоў зносін прызначыў у лютаўскія дні Часовы камітэт Дзяржаўнай думы. У сваю чаргу Міністэрства шляхоў зносін унесла прадстаўленне «Аб прызначэнні камісараў на жалезныя дарогі». Яны павінны былі займацца пытаннямі па належным абсталяванні станцый і прыпыначных пунктаў, па наяўнасці дастатковай колькасці складскіх памяшканняў і іх запаўненні, па ўтрыманні ў парадку лініі чыгункі і збудаванняў, па выкарыстанні правазной і прапускной здольнасцяў чыгунак, па своечасоваму рамонту рухомага саставу і г. д. У 1917 г. на транспарт Аляксандраўскай чыгункі паўплывалі абставіны ваеннага часу. Грузавыя вагоны выкарыстоўваліся пад склады ваеннай маёмасці, пасажырскія – пад санітарныя цягнікі. Павялічылася колькасць сапсаваных паравозаў. На 15 ліпеня 1917 г. на Аляксандраўскай чыгунцы неабходна было адрамантаваць 24,7 % усіх паравозаў [7, с. 94].

Тым часам справы пагаршаліся. Напрыклад, абарот вагона, які абслугоўваў Аляксандраўскую чыгунку ў 1917 г., павялічыўся да 7,5 сутак (у папярэднім годзе было 5,5 сутак). Практычна кожны вагон перавозіў амаль у 1,5 разы менш грузаў. Прабег вагона ў суткі складаў 57 вёрст, гэта значыць па тры вярсты ў гадзіну (хуткасць пешахода). Восенню 1917 г. чыгуначны транспарт, у тым ліку і на Аляксандраўскай чыгунцы, захліснула хваля анархіі. Невядомыя ўзброеныя асобы рабавалі вагоны і цягнікі. Асабліва вялікі размах падобнага роду грабежніцтва набыло на адрэзку Мінск –

Барысаў – Орша. Акрамя таго, паўсюдна сяляне і рабочыя раскрадалі інвентар і нарыхтаваныя для чыгунак дровы. Па словах начальніка эксплуатацыйнага ўпраўлення Міністэрства шляхоў зносін Э. В. Ландсберга, «анархія на чыгунках даходзіць да такой мяжы, што начальнікі дарог звяртаюцца ў Міністэрства аб неадкладным іх адхіленні ад працы».

Да лістапада 1917 г. 27,3 % паравознага парка было выведзена са строю, колькасць няспраўных вагонаў дасягнула 6,8 % (замест 2–4 % да вайны). У выніку страты паравозаў і вагонаў, недахопу паліва, стыхійнай мабілізацыі арміі становішча на Аляксандраўскай чыгунцы стала катастрафічным.

Пасля кастрычніцкага перавароту і пераходу ўлады ў рукі бальшавікоў па ініцыятыве Мінскага камітэта РСДРП (б) для аховы найважнейшых аб'ектаў і кантролю за прасоўваннем цягнікоў на станцыі Мінск быў сфарміраваны баявы ўзброены атрад чыгуначнікаў. Па распараджэнні бальшавіцкага Ваенна-рэвалюцыйнага камітэта на Аршанскім чыгуначным вузле быў арганізаваны пункт для назірання за праходзячымі цягнікамі. Для кіраўніцтва Аляксандраўскай чыгункай ва ўсе службы магістралі і Ваенна-рэвалюцыйны камітэт прызначыў бальшавіцкіх камісараў. Так, у паравознае дэпо Оршы камісарам быў накіраваны вядомы бальшавік Г. Я. Сядых [5, с. 148–150]. У працэсе фарміравання новых органаў улады (у канцы 1917 г.) Народны камісарыят працы Заходняй вобласці (так у гэты час афіцыйна называлася неакупіраваная частка Беларусі) увёў у свой склад двух прадстаўнікоў ад Аляксандраўскай чыгункі [6, с. 335].

У сваю чаргу пасля абвяшчэння Беларускай Народнай Рэспублікі (БНР) (сакавік 1918 г.) Народны сакратарыят створанай дзяржавы прапанаваў увесці ў склад Рады БНР пяць прадстаўнікоў ад служачых, майстравых і рабочых Аляксандраўскай чыгункі.

Аднак занятыя стварэннем новых органаў улады, у тым ліку і на чыгунках, усе забыліся аб ваеннай пагрозе. 18 лютага 1918 г. пачалося германскае наступленне. За лічаныя дні кайзераўскія войскі фактычна без супраціву акупіравалі большую частку беларускіх земляў. Вядомы нямецкі генерал Гофман (галоўная фігура ад Нямеччыны на перагаворах у Брэст-Літоўску) запіша ў сваім дзённіку пра гэта наступнае: «Гэта самая камічная вайна, якую можна сабе ўявіць. Яна вядзецца толькі на чыгунцы і грузавіках. Саджаюць якую-небудзь сотню пехацінцаў з кулямётамі і з адной гарматай і накіроўваюцца да бліжэйшай станцыі. Бяруць станцыю, бальшавікоў арыштоўваюць і прасоўваюцца далей» [8].

3 сакавіка 1918 г. быў падпісаны зневажальны для трапіўшага ў акупацыю насельніцтва мірны дагавор паміж бальшавіцкай Расіяй і краінамі Чацвярнога саюза (Германія, Аўстра-Венгрыя, Турцыя, Балгарыя), які ўвайшоў у гісторыю пад назвай «Брэст-Літоўскі мір». Са жніўня 1918 г. і фактычна да самай капітуляцыі Германіі (11.11.1918) па Аляксандраўскай чыгунцы ў заходнім кірунку спраўна хадзілі эшалоны з грузамі, якія пастаўляліся з Расіі ў Нямеччыну па кантрыбуцыі.

Такім чынам, у гады Першай сусветнай вайны, улічваючы ваенныя патрэбы, Аляксандраўская чыгунка працавала ў адпаведнасці з ваенным мабілізацыйным планам. Пры праектаванні, будаўніцтве новых ліній, эксплуатацыі Аляксандраўскай чыгункі, размеркаванні і выкарыстанні чыгуначнага транспарту і камунікацый у першую чаргу ўлічваліся ваенна-стратэгічныя падзеі, звязаныя непасрэдна з ваеннымі дзеяннямі. Роль і значэнне чыгункі істотна ўзраслі, што прывяло да стварэння шматлікіх вайсковых фарміраванняў, спецыяльна створаных не толькі для эксплуатацыі чыгункі, але і для аднаўлення альбо разбурэння чыгуначнага палатна, а таксама для будаўніцтва новых чыгуначных ліній зыходзячы з ваенна-стратэгічных мэт.

Спіс выкарыстаных крыніц

1. Копии и выписки из архивных документов, хранящиеся в отделе истории белорусской государственности Института истории НАН Беларуси. «Белоруссия во время Первой мировой войны». – Оп. 2. – Д. 73. – Л. 12.
2. *Людендорф, Э.* Мои воспоминания о войне, 1914–1918 гг. / Э. Людендорф. – М.: НАН, 2005. – 756 с.
3. История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI. – Минск: ОДО «Триолета», 2012. – 959 с.
4. Экономика Белоруссии в эпоху империализма 1900–1917 / М. Г. Матусевич [и др.]; под ред. Г. Т. Ковалевского [и др.]; Акад. наук Белорус. ССР, Ин-т экономики. – Минск: Изд-во Акад. наук БССР, 1963. – 420 с.
5. Железная дорога Беларуси: история и современность / В. Г. Рахманько [и др.]. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
6. Из истории установления Советской власти в Белоруссии и образования БССР. Документы и материалы по истории Белоруссии. – Минск: Изд-во Акад. наук БССР, 1954. – Т. IV. – 521 с.
7. *Клаус, Р.* Война и народное хозяйство России (1914–1917 гг.) / Р. Клаус. – М.–Л.: Гос. воен. изд-во, 1926. – 116 с.
8. Нацыянальны архіў Рэспублікі Беларусь. – Фонд 325. – Воп. 1. – С. 19. – Л. 93–96.

(Дата подачи: 25.01.2016 г.)

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ

Помиечко А. Выживание и приспособление: к ситуации с Мусульманско-татарским союзом молодежи (1942–1944)......................... 3

Атрушкевич М. М. Изменения в городском законодательстве на территории Беларуси после ее вхождения в состав Российской империи в конце XVIII века 10

Базарэвіч Г. Х. Арганізацыя дапамогі дзецям з Паволжа на тэрыторыі Віцебскай губерні (1921–1922 гг.) 18

Бараненка В. В. Вышэйшае царкоўнае кіраванне Беларускай абнаўленчай царквы (1924–1938 гг.)... 24

Бялы А. Творчество популярных польских писателей – уроженцев Беларуси в межвоенный период.. 34

Булаты П. Ю. Узнікненне, спецыфіка і асаблівасці графстваў у Вялікім Княстве Літоўскім.. 41

Буняк А. И. Место Бобруйской крепости в системе оборонительных сооружений Российской империи в начале XIX в........... 47

Волженков В. В. Народное образование в программах и тактике умеренно-правых консервативных организаций в Беларуси начала XX века.. 54

Ворон В. П. Образовательный и просветительский аспекты в деятельности Минской болотной станции в 1912–1915 гг....................... 63

Гвардиян С. А. Организационная структура управления военными округами в России в середине XIX века на примере Виленского военного округа... 70

Горботенко Е. И. Общественно-политическая деятельность Церкви Англии в годы Второй мировой войны (1939–1945 гг.) 77

Гринь О. А. Художественная жизнь малых городов Брестского Полесья в период 1919–1939 гг.. 84

Гришель А. М. Деятельность ультраправых организаций во Франции на современном этапе: Блок идентичности, Национальный фронт и Аксьон франсез 89

Евстратьев О. И. «Latviešu kolonisti» vs. «Erster deutsche kolonialversuch»: латышская и прибалтийско-немецкая историография курляндского колониализма в межвоенный период (сравнительный анализ).................. 96

Ерашэвіч А. У. Дзяржаўная дапамога пацярпелым ад стыхійных бедстваў на тэрыторыі Беларусі (30–50-я гг. XIX ст.). 106

Зімніцкі А. А. «Языци, иже дань дають Руси»: да пытання данніцкай залежнасці Літвы ў XI ст. (па матэрыялах пісьмовых крыніц) 113
Зубарев А. В. Закон о британском гражданстве 1981 г.: от постколониального подданства к национальному гражданству 120
Казанцаў Я. Я. Асобныя аспекты тэрміналогіі млынарства..................... 126
Калачёва И. И. Белорусы в мире: история формирования диаспоры в Карелии.. 133
Каплиев А. А. Общество скорой медицинской помощи города Вильно – базис экстренной медицины Северо-Западного края Российской империи... 140
Киселев А. А. Изменения в структуре городской полиции Белостока в период политического кризиса 1905–1907 гг. 147
Ковяко И. И. М. Тэтчер о геополитическом положении стран Центральной и Восточной Европы после распада СССР............... 154
Косов А. П. Российская историография о месте России в мире в контексте развития украинского кризиса... 161
Крапивин В. С. Губернские управления государственными имуществами в Беларуси (1866–1902 гг.) 169
Кротаў А. М. Беларускі стэрэатып паляка як прадмет гісторыка-імалагічнага вывучэння 177
Любая А. А. Вопыт рэканструкцыі фармуляра глейта па матэрыялах Метрыкі Вялікага Княства Літоўскага............................. 185
Любы А. У. Вялікакняжацкі двор XV–XVI стст. у сучаснай айчыннай і замежнай гістарыяграфіі 193
Мигун Д. А. Переговоры в Брест-Литовске и судьба Беларуси................. 202
Мікалаева Л. В. Спецыфіка дакументальных крыніц пры вывучэнні праблематыкі знешняй палітыкі Вялікага Княства Літоўскага ў канцы XIV – сярэдзіне XVI ст................. 208
Мосейчук Л. И. Полоцкая униатская семинария: основание и расцвет.... 216
Мяньчэня С. В. Яўрэйскае насельніцтва Беларусі ў святле дакументаў камітэтаў папячыцельства аб народнай цвярозасці (1897–1914 гг.) 224
Рэут У. Р. Падрыхтоўка інвентарнай рэформы памешчыцкай вёскі........ 230
Саракавік І. А. Барацьба міліцыі Беларусі з п’янствам і алкагалізмам. 1965–1991 гг. 238
Семенова Л. Н. Британский тред-юнионизм второй половины XIX века о земельном вопросе...................................... 246
Старичёнок Т. В. Универсализм Отмара Шпанна в идеологии австрофашизма 252

Стволыгин К. В. Деятельность Объединенного государственного политического управления по принуждению религиозных пацифистов к несению военной службы в СССР 259

Субботин О. Г. Западногерманская историография веймарского федерализма (1945–1990 гг.) 265

Сугако Н. А. Основные направления политики российского правительства в польских землях в 1810–1880-х гг. 276

Теслюкевич Д. И. Государственная политика II Речи Посполитой в отношении печатных средств массовой информации на территории Западной Беларуси в 1920–1930-е гг. 283

Хованский В. М. Формирование и развитие системы идеологической работы в Вооруженных Силах Республики Беларусь в период 2001–2006 гг. 290

Цуба М. В. Аляксандраўская чыгунка ў гады Першай сусветнай вайны 298

Шевкун П. В. Православие на рубеже эпох: специфика религиозной информации на территории Беларуси (конец XVIII – начало XX в.) 304

Шимукович С. Ф. Благотворительная помощь детям, учащимся в учебных заведениях в Беларуси в конце XIX – начале XX в. 312

Шчаўлінскі М. Б. Да пытання аб дзейнасці Беларускага нацыянальнага камісарыята ў Адэсе (1918 г.). 320

Яковчук В. И. Подготовка управленцев: опыт БССР в межвоенный период 328

Янушевич И. И. Идеологическое обоснование «контрреволюционной сущности» религии и церкви в советском государстве 336