

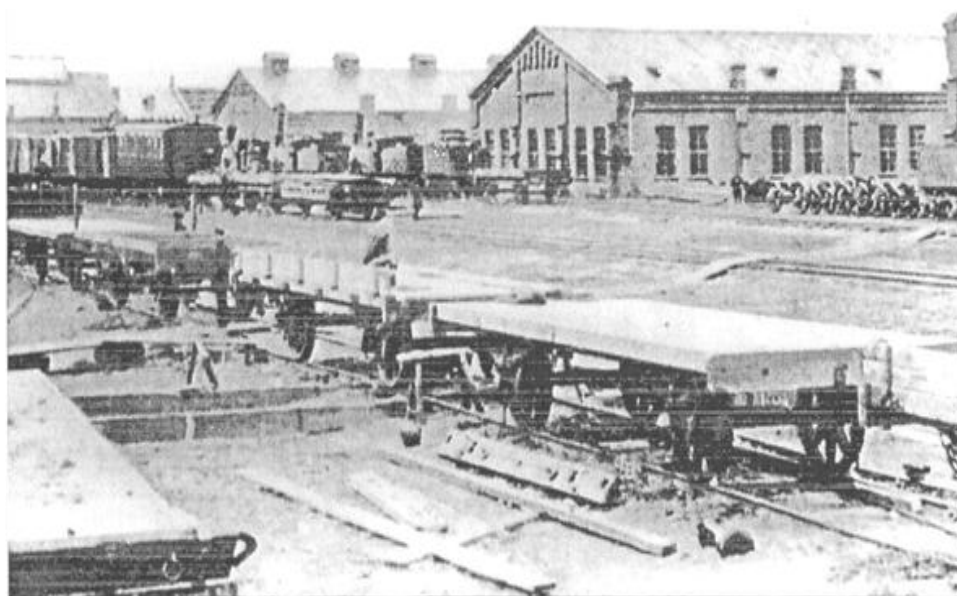
ПАЛЕСКАЯ ЧЫГУНКА Ў ГАДЫ ПЕРШАЙ СУСВЕТНАЙ ВАЙНЫ

М.В. ЦУБА

*Палескі дзяржаўны ўніверсітэт,
г. Пінск, Рэспубліка Беларусь*

Уводзіны. Палескія чыгункі – назва сеткі чыгуначных ліній, пабудаваных у 1882 – 1907 гг. па водле ўказу імператара Аляксандра III. Праходзілі па тэрыторыі Віленскай, Гродненскай, Мінскай, Магілёўскай губерняў. Злучалі паўднёва–заходні рэгіён Расійскай імперыі з прыбалтыйскім, паўночна–заходнім і цэнтральна–прамысловым раёнамі. Мелі важнае ваенна–стратэгічнае і гаспадарчае значэнне, спрыялі распрацоўцы лясных масіваў Палесся, а таксама развіццю дрэваапрацоўчай, гарбарнай прамысловасці і росту гарадоў. Асноўныя лініі: Жабінка – Пінск (рух адкрыты ў 1882 г.), Вільня – Лунінец – Пінск (1884 г.), Лунінец – Гомель (1886 г.), Брэст – Жабінка – Гомель – Бранск (1887 г.), Масты – Гродна (1907 г.).

Асноўная частка. У перадваенным 1913 годзе працягласць Палескай чыгункі складала 2029 км (у тым ліку 1107,5 км – двухкалейны шлях). У рухомым саставе мелася 359 паравозаў, 9127 таварных і 437 пасажырскіх вагонаў. Для абслугоўвання палескіх магістраляў напярэдадні вайны працавалі чыгуначныя майстэрні (галоўныя ў Пінску, а таксама Вільні, Гомелі).



Рамонтныя майстэрні на ст. Пінск (пачатак XX ст.)

Колькасць персанала, які абслугоўваў чыгункі, складала 16,1 тыс. чалавек. У камунікацыі Палескіх чыгунак уваходзіла 412 драўляных і 235 металічных мастоў, 6 вадасцёкавых збудаванняў, шпалапрапітачны завод (Лунінец), 72 пакгаузы. Акрамя таго, ажыццяўлялася падрыхтоўка спецыялістаў па чыгуначных кваліфікацыях ў 17 вучылішчах і школах (на станцыях Баранавічы, Брэст, Пінск, Лунінец і інш.). Тут жа былі наладжаны курсы па падрыхтоўцы служачых па камерцыйнаму і тэхнічнаму накірунку. Дарога знаходзілася ў падпарадкаванні Міністэрства шляхоў зносін (МШЗ) з кіраваннем у Вільні. Найбуйнейшымі чыгуначнымі станцыямі з'яўляліся Гомель, Лунінец, Пінск, Баранавічы, Беласток [1, с. 387].



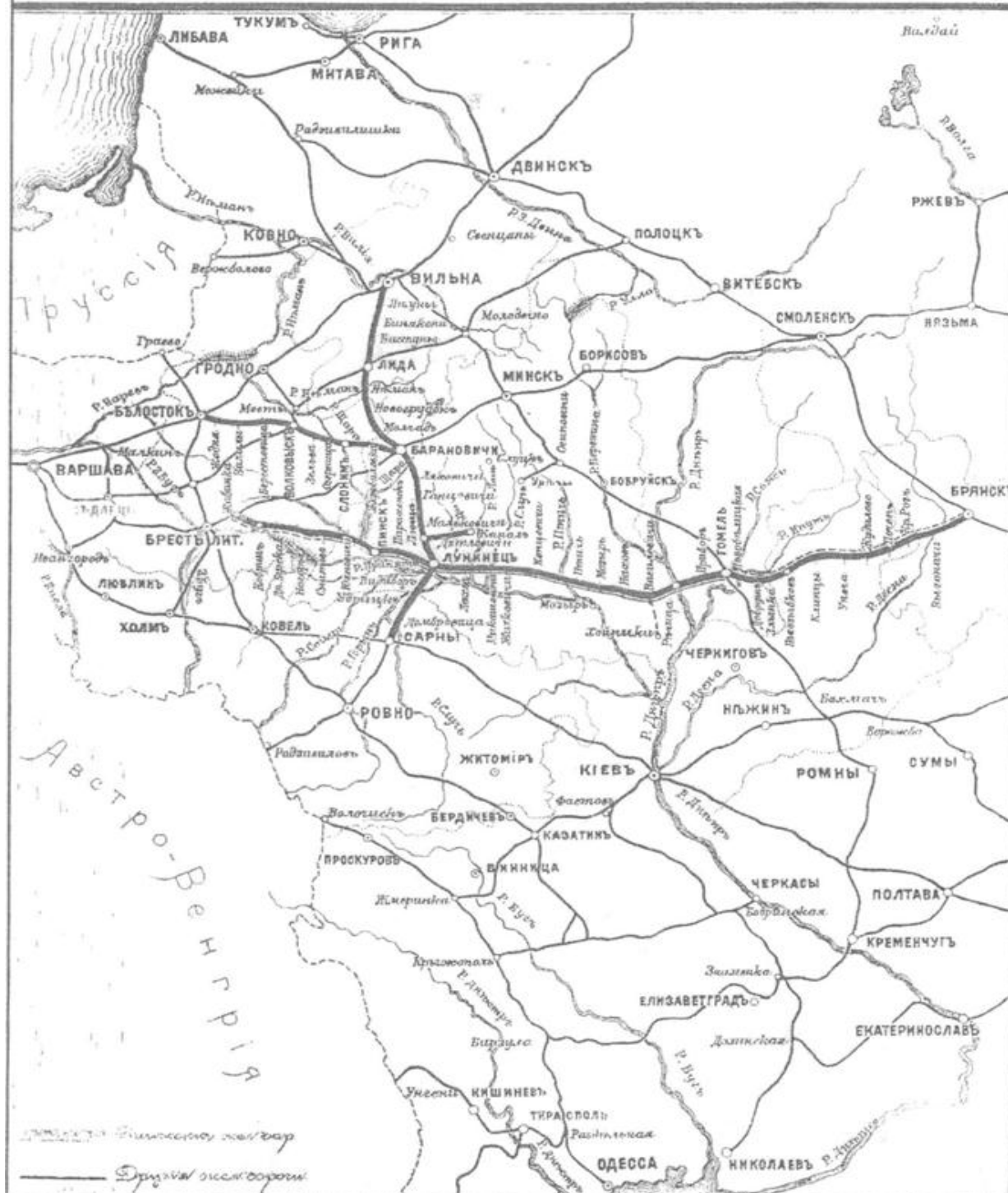
Вільня. Бudyнак упраўлення Палескіх чыгунак (цяпер – Літоўскай чыгункі)

З пачаткам Першай сусветнай вайны чыгуначная сетка Расійскай імперыі была падзелена на два раёны: Заходні, які падпарадкоўваўся Ваенна-палявому кіраванню і Ўсходні, які застаўся ў распараджэнні грамадзянскага кіравання чыгунак. Мяжа паміж раёнамі праходзіла па лініі Петраград – Смаленск – Харкаў. Такім чынам, беларускай чыгуначнай гаспадаркай сталі кіраваць вайскоўцы. На тэрыторыі Беларусі знаходзіліся два цэнтры Ваенна-палявога кіравання, адзін з іх, Гомель, непасрэдна адносіўся да Палескай чыгункі. У Гомелі быў створаны парк палявых конных жалезных дарог і сфарміраваныя па лініі Гомель – Пінск – Брэст для хуткага выканання неабходных работ шматлікія чыгуначныя роты і брыгады.

Уведзенае ваеннае становішча на практыцы рэгулявалася «Асобым становішчам надзвычайнай аховы» пры Упраўленні Палескіх чыгунак, падпісанае начальнікам Палескіх чыгунак, інжынерам С. Майсеевым і загадчыкам па перамяшчэнні войскаў палкоўнікам В. Кандрацьевым ў жніўні 1914г. У адпаведнасці з якім насельніцтва мясцовасцяў, прылеглых да чыгуначнага палатна ў паласе шырынёй у 5 верст з абодвух бакоў, прыцягвалася да аховы чыгунак. Тут жа гаварылася аб недапушчальнасці п'янства на жалезных дарогах, пра ўзмацненні нагляду на чыгуначных станцыях, забаранялася выходзіць на платформу падчас прыбыцця, стаянкі і адпраўлення вайсковых цягнікоў. Так як жалезныя дарогі ставіліся да ліку стратэгічных аб'ектаў, то ўлады імкнуліся не дапусціць стачак і масавых выступленняў рабочых. У сувязі з чым 18. 09. 1914 г. Асабовы камітэт надзвычайнай аховы пры Упраўленні Палескіх чыгунак уведамляў мінскага губернатара А. Гірса пра тое, што падрыхтавана 8 цягнікоў «для перавозкі ваенных і жандарскіх чыноў у выпадку стачкі». Для гэтых жа мэтаў у Вільні, Пінску, Мазыры і Унеча знаходзіліся таксама «па адным дапаможным цягніку аблегчанага тыпу» [2, арк. 60]. Па меры таго, як ваенна-палітычная сітуацыя пагаршалася ў сувязі з забастоўкамі чыгуначнікаў у 1916 – 1917 гг., улады вымушаны былі вырашаць спрэчныя пытанні пераважна шляхам перамоў.

КАРТА ПОЛЪСКИХЪ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

1910



У ходзе вайны чыгуначнае будаўніцтва паступова нарошчвала аб'ёмы работ. Напрыклад, на Палескай чыгунцы да 1915 года былі завершаны работы па пракладцы другой каляіны на лініі Бранск – Брэст, пачатыя яшчэ пасля заканчэння руска-японскай вайны. Была пабудавана рокадная лінія Жлобін – Калінкавічы – Оўруч (у эксплуатацыю ўведзена з 09.11.1915г.), спраектаваная ў даваенны час. Акрамя таго, былі спраектаваны і пабудаваны ў 1916 г. невялікія адрэзкі чыгункі ад Урэчча да Слуцка, якія прымыкаюць да Палескіх чыгунак, і шматлікія вузкакалейкі для апера- тыўнага перададзіслацывання войскаў. Адным з фактараў, які ва ўмовах вайны мог аказаць выра-

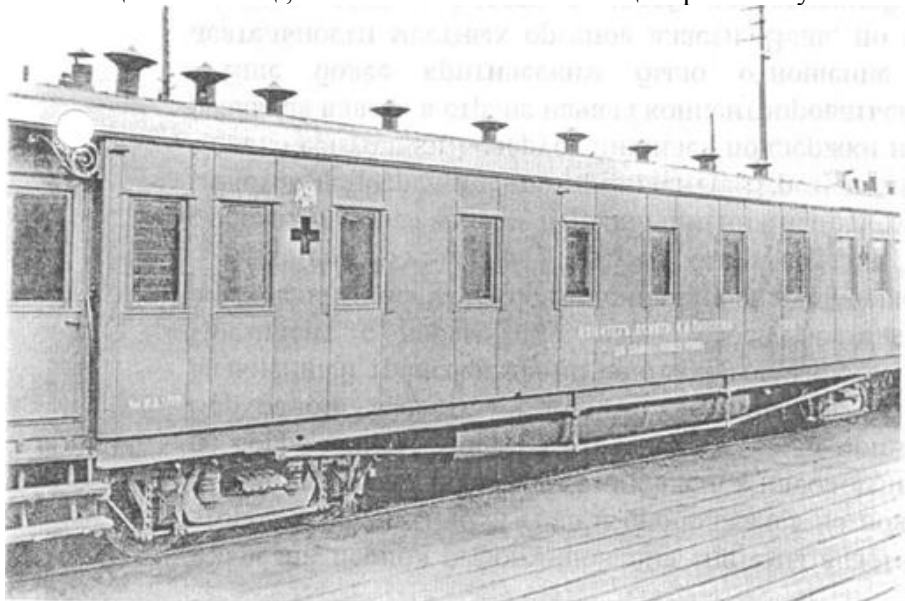
шальны ўплыў на яе вынік, з'яўляўся стан транспартнай інфраструктуры, асабліва на тэрыторыі, якая знаходзілася ў непасрэднай блізкасці ад тэатра ваенных дзеянняў.

Таму, з аднаго боку, умацняўся жорсткі кантроль над перавозкай грузаў, а з другога – ваенныя ўлады вымушаны былі клапаціцца пра апэратыўнасць працы чыгункі і для дасягнення гэтай мэты спрашчаць афармленне ваенных перавозак. Так, ваенны чыгуначна-эксплуатацыйны аддзел Кіравання шляхоў зносіў ад 23.10.1915 г. тэлеграмай звярнуўся да начальніка Палескай чыгункі з просьбай, каб «грузы для ваенных ведамстваў, будаўнічыя і асвятляльныя матэрыялы» афармляліся без прамаруджвання і без зацвярджэння ў Кіраванні шляхоў зносіў. Ваеннае ведамства актыўна ўмешвалася і ў перавозкі прыватных грузаў. Так, у 1916 г. у газеце «Біржавыя ведамасці» №59 быў змешчаны нататак пад назвай «Злоўжыванне на Палескіх чыгунках», дзе паведамлялася, што таварная кантора на станцыі Новазыбкаў дапускала пагрузку прыватных грузаў у забароненыя для гэтага дні. За што, верагодна, яе супрацоўнікі атрымалі хабары. Рэакцыя ваенных улад на публікацыю была імгненнай: на станцыі Новазыбкаў адразу ж была праведзена рэвізія [3, с. 2].

Вайна значна пагоршыла сітуацыю, стала сур'ёзным выпрабаваннем для ўсёй транспартнай сістэмы Палескіх чыгунак, якія па прапусканні здольнасці адпавядалі ў цэлым сярэдняму паказчыку па краіне: «Прапусканная здольнасць дарог у цэлым 1916 г. вырасла ў параўнанні з 1913 г. на дарогах тылу на 48%, на дарогах фронту – на 100%. І гэта, нягледзячы, на скарачэнне працягласці сеткі прыкладна на 6 тыс. вёрст з – за страты падчас ваенных дзеянняў часткі тэрыторыі заходніх губерняў» [4, с. 112].

Чыгуначныя станцыі з'яўляліся найважнейшымі пунктамі забеспячэння войскаў, сканцэнтраваннем ваенных складоў, рамонтных майстэрняў, тылавых ваенных фарміраванняў. На Палескай чыгунцы базіснымі пунктамі для складавання інтэнданцкіх грузаў былі вызначаны: Баранавічы, Лунінец, Жлобін, Гомель.

Па Палескай чыгунцы ажыццяўлялася перавозка значнай масы бежанцаў (было перавезена не меней 200 тыс. чалавек). Па ёй жа праводзілася асноўная эвакуацыя матэрыяльных каштоўнасцей і рэквізаванай ў насельніцтва маёмасці, а таксама вялікай колькасці параненых у вагонах-лазарэтах.



Вагон-лазарэт часоў Першай сусветнай вайны

Эвакуацыя насельніцтва і грузаў чыгуначным транспартам, якая праводзілася ў жніўні-верасні 1915 г., вельмі ўскладніла франтавыя перавозкі, бо праводзілася без плана, перагружаныя вагоны пераганяліся па ўсёй сетцы і стваралі заторы, акрамя таго, эвакуіраванымі было занята каля 25% таварных вагонаў, якія меліся ў парку Палескай чыгункі.

Складанавырашальнай апынулася паліўная праблема. Да вайны асноўным відам паліва для транспарту на чыгунках з'яўляліся дровы. З пачаткам вайны дзеля бесперабойнага забеспячэння была ўсталявана агульная рэквізіцыя ўсіх дроў, без адрознення ўладальнікаў, у межах 30-вёрстнай паласы Палескіх чыгунак. Часткова гэтую праблему сталі вырашаць шляхам выкарыстання ў топках паравозаў торфу і торфабрыкетаў, часткова – падвозам вугалю з Данецкага вугальнага басейна. Пры гэтым вугаль, прызначаны для Палескай чыгункі, першапачаткова адпраўляўся цягнікамі

да прыстаняў у Кіеве, а адтуль па вадзе да Жлобіна, Рэчыцы, Мазыра, Гомеля. Нягледзячы на шматлікія аператыўныя меры, грузаварот Палескіх чыгунак прыкметна змяншаўся ў параўнанні з 1913 г. У 1913 г. было перавезена 3 млн пасажыраў, у 1914 – 3,5 млн, у 1915 г. – 1,4 млн, у 1916 г. – 0,8 млн; тавараў і розных грузаў у 1913 г. – 228,1 млн пудоў, у 1914 г. – 228,0 млн, у 1915 г. – 160,0 млн, у 1916 г. – 165,7 млн [5, с. 447].

Сур'ёзныя змены ў чыгуначнай справе адбыліся і на заходняй частцы Палесся, якая была занята кайзераўскімі войскамі: да 01.05.1916 г. з усіх перашытых на заходнееўрапейскі стандарт чыгунак на акупаванай тэрыторыі Беларусі 7534 км на Палескія чыгункі даводзілася 4500 км; і з 1100 км новых пракладзеных чыгуначных ліній на Палессе даводзілася 650 км. Акрамя таго, будаваліся так званыя фельдбаны, гэта значыць палявыя чыгункі з каляінай у 600 мм для забеспячэння войскаў у прыфрантавой паласе. Пры пабудове нямецкіх фельдбанаў шырока ўжываліся металічныя шпалы, што дазваляла павялічыць нагрузку на вось у рухомага састава ад дзвюх да чатырох тон. Асноўныя нямецкія вузкакалейныя чыгункі падводзіліся да Палескіх чыгунак і злучалі Пружаны і Аранчыцы, Івацэвічы і Янаў–Палескі. Шырокая сетка фельдбанаў злучыла населеныя пункты вакол Баранавіцкага чыгуначнага вузла (Лесна – Вялікія Лукі – Мілавіды – Ліпск – Гарадзішча – Тухавічы). Так як лінія фронту праходзіла па Агінскаму каналу, то з нямецкага боку да яго быў працягнуты кальцавы фельдбан ад Святой Волі праз Бабровічы – Выганашчы – Тэлеханы [6, с. 122]. Для правядзення будаўнічых работ на чыгунцы прыцягвалася амаль усё працаздольнае насельніцтва, высякаліся мясцовыя лясы.

Палітычныя хваляванні 1917 г. сталі для чыгуначнікаў няпростым выпрабаваннем. З сакавіка 1917 г. яны прымалі актыўны ўдзел у ліквідацыі царскага дзяржаўнага апарата, не дазволішы выкарыстаць Гомельскі чыгуначны вузел для перадыслакацыі войскаў з Паўднёва–Заходняга фронту на Маскву і Петраград. На лініі Гомель – Жлобін былі спынены 30 ваенных эшалонаў. У верасні 1917 г. чыгуначнікі Гомеля, Жлобіна, Лунінца прынялі ўдзел ва Усерасійскай чыгуначнай забастоўцы. Пасля Кастрычніцкага перавароту 1917 г. Палескія чыгункі былі нацыяналізаваны і падпарадкаваны Наркамату шляхоў зносін РСФСР.

У працэсе абвясчэння Беларускай Народнай Рэспублікі (БНР) і Украінскай Народнай Рэспублікі (УНР) паўстала пытанне аб дзяржаўнай прыналежнасці істотнай часткі Палесся, якая знаходзілася ў складзе Гродзенскай, Мінскай губерняў і, адпаведна, Палескіх чыгунак. Пасля зрыву перамоў у Брэст–Літоўску пачалося (18.02.1918г.) франтальнае наступленне кайзераўскіх войскаў. 01.03.1918 г. быў заняты Гомель, а ў канцы гэтага месяца адбылася афіцыйная перадача УНР германскімі акупацыйнымі ўладамі Мазырскага, Рэчыцкага і Гомельскага паветаў. Не выказваючы сумненняў ў беларускім паходжанні мясцовага насельніцтва, украінскае кіраўніцтва адкрыта заявіла аб стратэгічным значэнні для Украіны палескіх камунікацый – басейна Прыпяці і жалезнай дарогі Брэст – Пінск – Гомель. Перавага стратэгічных матываў над этнічнымі было пацверджана і на сустрэчы (май 1918 г.) беларускай дэлегацыі на чале з А. Цвікевічам з кіраўніком УНР М. Грушаўскім, які выказаў думку аб магчымасці прадастаўлення беларусам нацыянальна-індывідуальнай аўтаноміі шляхам стварэння ў межах Гомельскага, Мазырскага і Рэчыцкага паветаў «беларускага П'емонта», інакш кажучы, культурна-нацыянальнага самакіравання [7, арк. 39].

Аднак, падпісаўшы капітуляцыю (11.11.1918 г.) ў вагоне, які знаходзіўся на чыгуначным пераездзе каля Камп'ена (Францыя), Германія была абавязана вывесці свае войскі з тэрыторыі Беларусі. У асноўным эвакуацыя германскіх войскаў праходзіла па Палескіх чыгунках. Як толькі яна завяршылася, высветлілася, што ўслед за немцамі ішлі войскі Чырвонай Арміі. У адказ польскія войскі, прапусціўшы апошнія цягнікі з немцамі, пачалі наступленне ўздоўж Палескіх чыгуначных ліній з Брэста на Баранавічы і Пінск. На станцыі Картуз – Бяроза яны сустрэліся з бальшавіцкімі фарміраваннямі. 14.02.1919 г. пачалася польска–савецкая вайна.

Заклучэнне. Такім чынам, у гады Першай сусветнай вайны ўся дзейнасць чыгуначнага транспарту на беларускіх землях была падпарадкавана ваенным інтарэсам. Эканамічнае значэнне работы чыгунак у перавозках грузаў не было аднолькавым. Вядучую ролю тут займала Палеская чыгунка, якая істотна павялічыла ў гэты перыяд сваю працягласць, а таксама інфраструктуру. Аднак і яе стан, прапускныя магчымасці, здольнасці забяспечыць ваенныя патрэбнасці не заўсёды былі на тым узроўні, які патрабавалі ўмовы абароны краіны. Тым не менш, Палеская чыгунка пад час вайны адыгрывала важную ваенна–стратэгічную ролю мела выключнае значэнне ў транспартнай сістэме на поўдні Беларусі.

ЛІТАРАТУРА

1. Энциклапедыя гісторыі Беларусі : у 6 т. / рэдкал.: Г.П. Пашкоў [і інш.] – Мінск : БелЭн, 1999 – Т. 5 – 592 с.
2. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) – Фонд. 295. – Воп. 1. – С. 85916.
3. Ефимов, Л.Г. Злоупотребления на Полесских ж.д. / Л.Г. Ефимов // Биржевые ведомости. – 1916, 20 июля.
4. Гриневицкий, В.И. Послевоенные перспективы русской промышленности / В.И. Гриневицкий. – М.: Государственное издательство, 1919. – 217 с.
5. История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI. – Мн., 2012. – 959 с.
6. Затер, А. Германские железные дороги во время мировой войны ; пер. с нем. / А. Затер. – М.: Государственное издательство, 1934. – 211 с.
7. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. (ЦДАВО України) – Фонд. 3766. – Оп. 1. – Д. 186. – Л. 39.

POLESIE RAILROAD DURING WORLD WAR I

M. V. TSUBA

Summary

This article is devoted to the research Polesie railways during World War I. Special attention is paid to the development of transport infrastructure, operation, bandwidth possibilities of highway, anti – strike movement on Polesie railways under martial law and the proximity to the theater of military actions.

© Цуба М.В.

Поступила в редакцию 31 июля 2013г.