У 70–80-я мінулага стагоддзя праз чыгуначны вакзал у Дзяржынску штодзённа праходзіла не адна сотня чалавек

Рэйкі-рэйкі, шпалы-шпалы...

Некалькі эпізодаў з гісторыі койданаўскай чыгункі

Заканчэнне. Пачатак у №29.

Войны, рэвалюцыя, крах дзяржаў... Але чыгунка працавала насуперак усяму. Бо служаць тут людзі асобага складу – чыгуначнікі. Яна стала сэнсам жыцця для многіх койданаўцаў. Сотні чалавечых рук даюць жыццё Беларускай чыгунцы і яе койданаўскаму ўчастку. Так было, ёсць, будзе.

Цэльнаметалічныя вагоны з'явіліся на нашай чыгунцы ў 30-я гады. Пасля вайны сталі актыўна эксплуатавацца дызельныя і электрычныя лакаматывы і цягнікі, а ў цягніках далёкага накіравання дазволілі падаваць пасажырам чай

Эпізод 1. У 1921–1939 гг. чыгуначная станцыя Негарэлае з'яўлялася брамай у краіны Заходняй Еўропы і Амерыкі, была пазначана на многіх геаграфічных картах свету, часта згадвалася ў савецкім і замежным друку. Работнікі станцыі сустракалі вядомых палітычных, дзяржаўных, прафсаюзных лідараў, дзеячаў навукі і культуры, дыпламатаў таго часу. **Уладзімір Маякоўскі, Максім Горкі, Аляксей Талстой, Янка Купала, Якуб Колас, Стэфан Цвейг, Рамэн Ралан, Бертольд Брэхт, Герберт Уэлс, Валерый Чкалаў, Ота Шміт** і многія іншыя знакамітасці наведвалі станцыю.

Эпізод 2. Ахвярамі сталінскіх палітычных рэпрэсій 1920–50-х гадоў сталі работнікі станцый Фаніпаль, Койданава, Негарэлае. Дзякуючы кнізе «Памяць: гісторыка-дакументальная хроніка Дзяржынскага раёна» мы ведаем прозвішчы 64-х рэабілітаваных чыгуначнікаў, якім было вернута добрае імя. Найбольш пацярпелі работнікі ст. Негарэлае, дзе ў 1922 годзе працавалі 44 рабочыя і спецыялісты. Падвергліся рэпрэсіям 48 чалавек, з іх да вышэйшай меры пакарання (расстраляны) прыгавораны 22.

Хто яны? Таксіроўшчыкі, прыбіральшчыца, кандуктары, грузчыкі, стрэлачнікі, качагары, станцыйныя рабочыя, пуцявыя абходчыкі, вартаўнікі, тэлеграфіст, агент па прыёму грузаў, вагаўшчыкі, памочнік начальніка станцыі і іншыя – «ворагі народа», «шпіёны», «недабітыя трацкісты», «сабатажнікі»? Ці так гэта? Не пра ўсіх з гэтага спіса знойдзены пэўныя звесткі. Страшэнныя старонкі нашай гісторыі больш ніколі не павінны паўтарыцца...

Эпізод 3. У даваенны час Наркаматам шляхоў зносін у сістэме ўстаноў чыгункі ствараліся на станцыях установы асветы і аховы здароўя. Пры станцыі Фаніпаль з 1923 г. працавала агульнаадукацыйная школа 1-й ступені (вучні 8–12 гадоў). Няпоўная сярэдняя школа (потым – сярэдняя) №48 была адкрыта на ст. Негарэлае. Пасля вайны яна аднавіла работу і мела нумар 48, потым з 1951 г. – нумар 17, з 1953 г. – нумар 51, а ў 1960 г. перададзена ў Міністэрства асветы БССР – Дзяржынскаму раённаму аддзелу народнай адукацыі. Магчымасці гэтых устаноў былі лепшымі, чым у звычайных школ, іх называлі «чыгуначнымі», працаваць і вучыцца там было прэстыжна.

Эпізод 4. У гады Вялікай Айчыннай вайны, нягледзячы на высокі ўзровень кантролю за чыгункай з боку акупацыйных улад, яе работнікі перадавалі звесткі аб руху варожых цягнікоў, паведамлялі партызанам аб перамяшчэнні войск праціўніка. Кіраўнік падпольнай групы на чыгуначнай станцыі Койданава **Аляксей Міхайлавіч Шалай** паведамляў партызанам аб стане аховы чыгункі, дзейнасці кіраўніцтва і перавозімых грузах цягнікамі, графіках іх руху. Аб руху варожых цягнікоў, становішчы на чыгуначнай станцыі Койданава інфармаваў разведгрупу «Чайка» і **Антон Епіфанавіч Бязмен**.

Актыўна вялася рэйкавая вайна на ўчастку чыгункі Коласава – Мінск. Разбураліся чыгуначнае палатно і масты, падрываліся і ляцелі пад адхон варожыя эшалоны. Узрыўчатка і боепрыпасы паступалі ад ваеннапалонных, якія працавалі на ст. Койданава. Ужо 1 ліпеня 1941 г. на ст. Негарэлае быў узарваны варожы эшалон з боепрыпасамі. Рабочыя станцыі ў кастрычніку 1943 г. па сваёй ініцыятыве падарвалі вадакачку. Гэта была істотная дапамога Чырвонай Арміі на шляху да Вялікай Перамогі.

З 1936 г. памочнікам начальніка станцыі Негарэлае, потым начальнікам станцыі Фаніпаль працаваў **Павел Дзмітрыевіч Суднікаў**, якому за поспехі ў развіцці чыгуначнага транспарту ў 1959 годзе прысвоена ганаровае званне Героя Сацыялістычнай Працы. Распрацаваны ім метад комплекснага планавання і рэгуліроўкі руху цягнікоў і абароту лакаматываў шырока ўкараняўся на чыгунках СССР і за мяжой.

Эпізод 5. Прайшло 100 год пасля адкрыцця станцыі Койданава. Але знаходзілася яна наводшыбе, для многіх гэта было нязручна. Жыхары райцэнтра – **Іван Агеенка, Ганна Касіловіч, Станіслаў Гінтаў, Людміла Рынкевіч** і іншыя – праявілі грамадзянскую актыўнасць, звярнуліся з адпаведнай просьбай да ўлад і кіраўніцтва чыгункі. Пажаданні жыхароў таксама сталі зместам наказу ў кастрычніку 2000 г. дэпутату Палаты прадстаўнікоў Нацыянальнага сходу Рэспублікі Беларусь другога склікання ад Дзяржынскай выбарчай акругі №80 **Міхаілу Баравому**.

У 2001 г. Міхаіл Іванавіч быў прызначаны міністрам транспарту і камунікацый Беларусі. Ініцыятыва была актыўна падтрымана старшынёю райвыканкама **Анатолем Кадзетам**. Дэпутат, міністр, улады раёна і чыгункі слова сваё стрымалі. Прыпыначны пункт (платформа) «Дзяржынск» быў адкрыты летам 2005 года.

Эпізод 6. Так іншы раз здараецца: прадбачлівы чалавек, які спраектаваў палатно побач з мястэчкам, мусіць, верыў, што гэту магчымасць скарыстаюць жыхары ў будучым. І гэта адбылося, і нам выпала «жить в эту пору прекрасную».

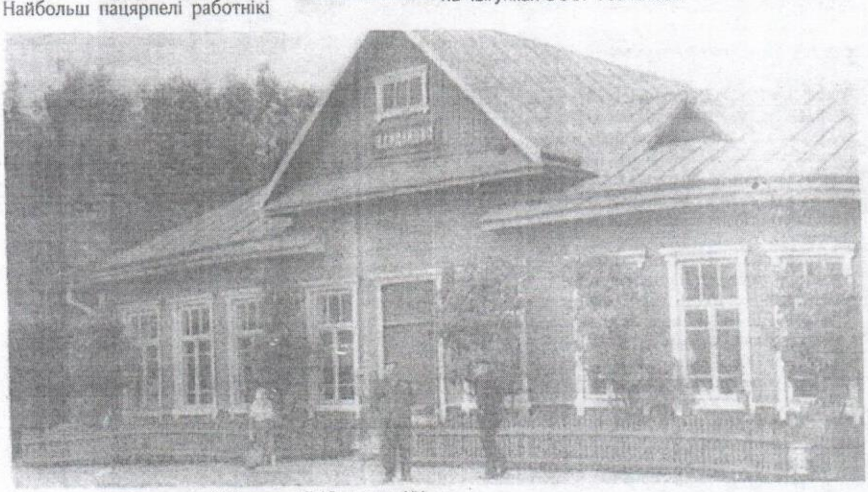
Сёння праца чыгункі будуецца на аснове сучасных тэхналогій, дасягненняў IT-сферы. Міжнародная кампанія «Штадлер», пачынаючы з 2014 года, арганізавала ў Фаніпалі выпуск чыгуначнага транспарту. 18 электрацягнікоў іх вытворчасці курсіруе па чыгуначных магістралях Беларусі. 5-вагонныя цягнікі бізнес-класа (першага і другога) курсіруюць па напрамку Мінск – Баранавічы – Брэст. Гісторыя паўтараецца, гісторыя працягваецца...

Эпізод 7. Летапісам чыгункі ў раёне займаюцца аматары-краязнаўцы. З 1987 года па 2012 год працаваў музей гісторыі і працоўнай славы станцыі Негарэлае, налічваў каля 500 экспанатаў. Музей стварыў ветэран-чыгуначнік **В. А. Лук'янаў**. У сааўтарстве з **В. І. Гапеевым** ён у 1996 г. выдаў кнігу «Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871–1966 годы: исторический очерк». У кнізе асвятляецца гісторыя чыгункі і на койданаўскім участку. У 2000-я гады кіраваў працай музея настаўнік гісторыі Негарэльскай базавай школы №2 **Уладзімір Мішура.** У 2012 годзе экспанаты музея былі перададзены музею гісторыі Беларускай чыгункі.

Замест пасляслоўя. Сёння чыгунка застаецца найважнейшым элементам сацыяльнай інфраструктуры раёна. Працягваюць добрыя традыцыі папярэднікаў работнікі станцый Негарэлае, Койданава і Фаніпаль Мінскага аддзялення Беларускай чыгункі пад кіраўніцтвам начальнікаў **Марыны Варановіч, Галіны Гладкай, Аляксея Мамона.** Прафесіяналы і працалюбы «стальной» загартоўкі! Павага і ўдзячнасць вам ад жыхароў Дзяржынскага раёна.

Выказваю падзяку за дапамогу ў падрыхтоўцы матэрыялу супрацоўнікам Дзяржынскага раённага гісторыка-краязнаўчага музея і музея гісторыі Беларускай чыгункі, іх кіраўнікам **Галіне Вашкевіч, Юліі Валента**.

Тэкст: **Вацлаў МАТУСЕВІЧ**



З 29 снежня 1975 г. на койданаўскім участку чыгункі пачалі курсіраваць электрацягнікі па напрамку Мінск – Стоўбцы. Для зручнасці пасажыраў былі пабудаваны новыя прыпыначныя пункты (платформы): Станькава (1951 г.), Бярэжа (1975 г.), Клыпаўшчына (1975 г.), Энергетык (1976 г.), Асіна (1998 г.), Мязінаўка (1998 г.), Пяцігор'е (2000 г.).

Так выглядала станцыя Койданава ў 60-я гады XX ст.