

Дзяржынскі раён мае добрую транспартную інфраструктуру, ключавае месца ў якой займае чыгунка. Але калі яна з'явілася ў нашым краі? Калі была адкрыта станцыя ў Койданаве? Нагода звярнуцца да гэтых пытанняў ёсць, і не адна: прафесійнае свята чыгуначнікаў (сёлетая яно адзначаецца 1 жніўня) і 150-годдзе адкрыцця руху цягнікоў па маршруце Смаленск – Мінск – Брэст-Літоўск. Так, жыхары Негарэлага, Чэчына і навакольных населеных пунктаў паехалі па чыгунцы аднымі з першых у Еўропе. А жыхары Койданава?

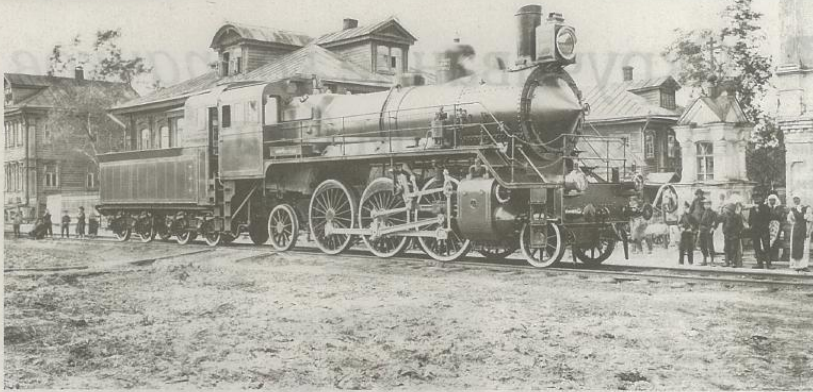
У 1868 годзе царскі ўрад разгледзеў магчымасць будаўніцтва Смаленска-Брэсцкай чыгункі як працяг Маскоўска-Смаленскай у мэтак эканамічнага развіцця тэрыторыі. Яна павінна была спрыяць хуткаму абрусенню сельскага Паўночна-Заходняга краю. Ва ўрадавых колах меліся рознагалосі наконт выбару напрамку дарогі па тэрыторыі сучаснай Беларусі. Дзякуючы настойлівасці і аргументацыі графа **Берга** – намесніка Царства Польскага, на падставе вынікаў пошукавых работ па двух напрамках пад кіраўніцтвам інжынера-падпалкоўніка **Шпілева**, быў абраны ў лютым 1870 г. больш прамы напрамак – праз Оршу, Барысаў, Мінск, Стоўбцы, Кобрін.

28 (16) лістапада 1871 г. у 11.00 з Мінска на Брэст-Літоўск і Маскву адначасова адправіліся два цягнікі. Чыгуначная магістраль ажыла. А што ж са станцыяй мястэчка Койданава? Жыхары мелі толькі дзіўца цягнікам, чужы гукі свістоўкі паравозу і грукат іх колаў. Палатно чыгункі знаходзілася побач.

Калі вывучыць на карце трасіроўку чыгункі ў закліках нашага горада, мы пераканаемся, што пасля вёскі Кляпшаўчына чыгунка значна адхілялася ад прамой ў бок горада. Мабыць, меўся намер у праектантаў, каб станцыя была пабудавана? Што перашкодна? Папэўна, наяўнасць побач дзеючай платформы графа **Чапскага** (яна знаходзілася там, дзе сёння за Дзяржынскім аўтамабільнай трасе М1 перасякаецца з чыгункай).

**Таксама было вызначана, што адлегласць паміж станцыямі не павінна перавышаць 25 вёрст. Наша мястэчка выпадала з раскладу размяшчэння станцый. Станцыя Негарэлае знаходзілася за 25 вёрст ад Стоўбцаў, а Фаніпаль – за 24 вярсты ад Негарэлага і 20 вёрст ад Мінска. Так чыгунка абмінула наша мястэчка**

У даведніку-апісанні Маскоўска-Брэсцкай чыгункі за 1879 год указваецца аб няяручнасцях у гандлі для жыхароў м. Койданава, якое засталася



Хуткасць грузавага цягнікоў не перавышала 45 вёрст у гадзіну, пасажырскія – мелі большую

## Рэйкі-рэйкі, шпалы-шпалы... Як у Койданава прыйшла чыгунка



Так выглядала станцыя ў Койданаве. 1918 год

паміж станцыямі Фаніпаль і Негарэлае і знаходзіцца за чвэрць вярсты ад палатна чыгункі. Для зносін урадавыя асоб з чыгункі і ў сувязі з неабходнасцю мець паштовую станцыю ў Койданаве ўтрымлівалася ў Фаніпалі, Койданаве і Негарэльым 23 земскія кані – а гэта значныя расходы казны. Таму праца па рэканструкцыі чыгуначнай магістралі працягвалася. Нарэшце ў 1906 годзе з'явілася станцыя Койданава. У «Памятных кніжках Мінскай губерні» за 1845–1916 гады мы нават знаходзім імя яе першага начальніка – **Аляксандр Фёдаравіч Абрам**.

Паважаны чытач, давайце зробім падарожжа па чыгунцы з мястэчка Койданава ў губернскае горад Мінск 1910 года. Адраўляюцца са станцыі на Мінск наступныя пасажырскія цягнікі: паштовы – 7.13 раніцай, хуткі – 11.02 раніцай, грузапасажырскі – 7.29 вечарам. Час пекярбургскі. Чыгунка не прымала пасажыраў, калі яны былі невязворна, заразныя ці непрыстойна апранутыя.

Кожны пасажыр меў права на правоз 1 пуда (16 кг) багажу ў вагоне, астатняе здаваў у багажны вагон. Дзеці да 5 гадоў перавозіліся бясплатна, а ад 5 да 10 гадоў – за чвэрць кошту білета дарослага. Пасажыр, у якога адсутнічаў білет («заяць»), плаціў у два разы больш.

Накіроўваемся на станцыю, каб паспець на паштовы цягнік раніцай. Сус тракае прыгожы драўляны двухпавярховы станцыйны будынак, які можна ўбачыць на фатаграфіі 1918 года. У касе набываем білет, кошт да Мінска адпаведна класу вагона: I клас – 1 рубель 28 кап., II клас – 77 кап., III клас – 51 кап. Трэба заўважыць, што кошт праезду для пасажыраў III класа практычна не змяняўся за апошнія 30 гадоў. Ці высокі? Параўнаем... Заробак настаўніка быў 30–60 рублёў у месяц, урача – 240, малакваліфікаванага рабочага – 12. Кошт 1 кг жытняга хлеба – 5–7 кап., дзяцятка яек – 30 кап., 1 кг масла – 45 кап., 1 кг свініны – 40–80 кап. Пражытчыны ўзровень сям'і з 4–х чалавек у

год склаў да звышці 400 рублёў. Заўсёды нялёгка жылося простым людзям. Большасць сельскага, каля 80 працэнтаў, ездзілі трэцім класам.

Вырашана, едем у вагоне II класа, у адпаведнасці са статусам настаўніка. Выходзім на платформу. Пахне вугалем, магутам, піламагнэрыямі. Побач з палатном знаходзіцца штэбелі драўляныя шпал. Уздоўж чыгункі цягнуцца тэлеграфныя слупы з дротам на фарфоравых ізалятарых. У бязмежныя прасторы працягнуліся, пабелі бліскучыя рэйкі...

І вось чуецца грукат колаў з боку ст. Негарэлае. Тры калоткі свістоўкі паравоза – цягнік прыпынае рух. Паравоз пыхкае парай. Як жывая істота, такі, мабыць, агнялышны цмок. Шмат намаганняў неабходна машыністу, яго памочніку і кацару, каб управіцца, накарміць яго вугалем і напайць вадой. Сам паравоз пафарбаваны ў зялёны колер, што значыць – пасажырскі, мае высокую чырвоныя колы для руху з хуткасцю 70–80 вёрст у гадзіну.

У 1909 годзе ў мястэчку Койданава правядала 4696 чалавек, было 518 двараў. Чыгуначная станцыя выдзелена ў асобны населены пункт «Койданов, ст. М.Б.ж.д.», пражывае 15 чалавек, у асноўным чыгуначнікі, знаходзіцца на адлегласці дзве вярсты (1 вярста = 1,0668 км) ад мястэчка. Па чыгуначнай дарозе да Масквы – 738 вёрст, да Мінска – 34, Фаніпалі – 14, Негарэлага – 10, платформы графа Чапскага – 3. Начальнік станцыі **Канстанцін Людвігавіч Усовіч**.

У стэцы з паравозам карычневых багажны вагон і паштовы, потым цёмна-сіні I класа, залатыя II класа і зялёныя III класа. Такі стандарт афарбоўкі вагонаў на чыгунцы ўстаноўлены з 1879 года.

У царскай Расіі служачыя чыгункі мелі высокі статус, ажыццяўлялася іх грунтоўная прафесійная падрыхтоўка, вырашаліся жыллёвыя праблемы. Заробкі многіх катэгорый работнікаў мелі досыць высокія: чыгуначны работнік – 32 рублі ў месяц, кацар гарэлага – 60, памочнік машыніста – 90, машыніст – 150. Чыгуначнікі мелі спецыяльную атрыбутную форму. З лістапада 1890 г. дазволена было прымаць на службу казённых чыгуначных дарог жанчын (але не больш як 20 працэнтаў).

На пероне гукаць удары чыгуначнага звона. Праходзім у вагон II класа. Месцы шырокія, мяккія, раздзелены падлакотнікамі. Вагон разлічаны на 52 пасажыры. У адрозненне ад вагонаў III класа, тут курцы забараняцца. Вагон III класа разлічаны на 90 пасажыраў, лаўкі жорсткія, драўляныя, даўжыней I м і глыбінёй 0,4 м.

Адраўленне цягніка са станцыі – цэлая цырымонія! Праз гэты час гукаць удары чыгуначнага звона (як у тэатры). Свісток дзяжурнага па станцыі (у форме і чырвонай фуражцы) – значыць пуде свабоды. Потым чум свісток оберкандуктара – цягнік гатовы для адраўлення. Атрымаўшы ўстаноўленыя знакі, машыніст пачынае рух. Густое белае воблака пары вылітае з-пад колаў паравоза, гучыць працялы свісток. Цягнік уздрыгануўся, залязла колы... Паехалі!

У вокнах мільгае платформа графа Чапскага... Праехалі з прыпынкам у 7.51 станцыю Фаніпаль, у 8.30 прыбываем на Брэсцкі вакзал.

У Мінску наведлі самы сучасны электратэатр «Элен» (па-сучаснаму – кінаатэатр), глядзелі нямыю камедыю «Сірана». Незвычайнае відовішча. За 1910 год у 8-м электратэатрах Мінска пабывалі 245 тыс. чалавек, кошт білета – ад 12 да 75 кап. Зрабілі здымкі ў фатаграфіі, набылі кніжкі.

Да 6.00 вечара вяртаемся на Брэсцкі вакзал, адраўляемся дамоў. У 6.59 мы ўжо на станцыі Койданава. Падарожжа ў мінулае мы завяршылі, але жыццё чыгункі на Койданаўскім участку працягвалася...

Працяг будзе.

Тэкст: **Вацлаў МАТУСЕВІЧ**