

## На рельсах истории

НЕГОРЕЛОЕ

(Продолжение.  
Начало в №1, 2)

Во второй половине XIX века Беларусь занимала одно из первых мест в Российской империи по развитию железнодорожной сети. Находясь на перекрестке путей, в выгодном географическом положении, бывшая западная окраина царской России оказалась вовлеченной во всероссийские, а затем и в европейские рыночные отношения. При этом все шире стал заявлять о себе железнодорожный пролетариат, превратившийся на заре XX века в мощную производительную и политическую силу.

### На уровне европейских стандартов

После крушения царского поезда в 1888 году у станции Борки правительство стало больше внимания уделять обеспечению безопасности движения. В 80–90-х годах все шире внедрялись нововведения в области технического оснащения и организации работы железной дороги. Появились новые методы ремонта путей, начал вводиться предварительный расчет потребности вагонного парка. В конце 90-х годов приступили к модернизации грузовых вагонов, переустройству паровозов на более экономичный вариант. Были предприняты меры по улучшению обслуживания пассажиров, внедрению ускоренных поездов, строились навесы, удлинялись платформы, усовершенствовались вагоны.

В 1891 году на участке от Бреста до Минска была введена в действие однопроводная путевая блокировка постоянного тока французской системы **М. Родари**. На каждом путевом посту полустанций и станций 4-го класса возле одного из путей устанавливался семафор с двумя крыльями, направленными в разные стороны от мачты. Правые крылья (считая по ходу верст) предназначались для подачи сигналов поездам нечетного направления (идущим из Минска в Брест), а левые – поездам четного (противоположного) направления.

Введение путевой блокировки позволило полностью выполнить требования военного ведомства о повышении пропускной способности важнейших коммуникационных линий и одновременно значительно повысить безопасность движения поездов. В 1908 году на участке Минск – Брест путевая блокировка системы Родари была заменена более современной блокировкой системы «Сименс и Гальске».

Товарный грузооборот участка Минск – Брест постоянно увеличивался и составлял около 10 миллионов пудов. Из Варшавы и Белостока ввози-



Железнодорожная станция Минск в начале XX века



Санитарные поезда на железной дороге стали обычным явлением в годы Первой мировой войны



Митинг железнодорожных рабочих перед домом губернатора. 1905 год

лись шелковые ткани и сукно, заграничный холст, машины и обувь, предметы роскоши. Из грузов местного производства главное место в перевозках занимали лес и необработанные лесоматериалы, так как деревообрабатывающая промышленность в Беларуси была развита слабо. Экспорт леса составлял значительный удельный вес во всем экспорте лесоматериалов царской России. Одним из наиболее важных предметов вывоза являлся лен. Направлялся он главным образом в Германию, Бельгию, Англию. Из продуктов животноводства в центральную часть России, а также в Германию, Англию поставлялись сало, живая и битая птица, кожа, яйца.

**К началу нового века через Минск проходило 500 тысяч пудов хлебных грузов, много скота, мяса, льна, пеньки, дегтя, кожи, птицы. В начале 1909 года, в связи с постройкой лесозавода, на станции Негорелое был уложен дополнительный путь для погрузки лесоматериалов длиной 240 сажен**

### Время бурных потрясений

Начало XX века ознаменовалось назреванием революционных событий в Российской империи. В 1905 году рабочий класс поднялся против царского самодержавия, отстаивая свои экономические и политические права. В авангарде этого движения шли железнодорожники. Специфика железнодорожного транспорта облегчала установление связей между рабочими различных узлов, способствовала их сплоченности в достижении поставленных целей. Именно пролетариат железной дороги стал передовым отрядом рабочего класса Беларуси. Революционные выступления и стачки вспыхивали по всем губерниям. Уже 11 февраля 1905 года на железных дорогах было объявлено военное положение, которое сохранялось до 27 января 1907 года.

Революционный подъем начала 1905 года заставил царское правительство пойти на уступки железнодорожникам. Однако протестные выступления продолжались, и осенью 1905 года прокатилась очередная волна забастовочного движения на железнодорожном транспорте. В середине октября прекратили работу

рабочие Московско-Брестской железной дороги. На станциях и перегонах дороги полностью остановилось движение поездов.

Революция 1905–1907 гг. подняла на борьбу с царизмом широкие народные массы Российской империи. Железнодорожники Беларуси выступили как один из отрядов могучей пролетарской армии, силу которой не раз испытывало на себе самодержавие. Весь карательный аппарат царизма был брошен на подавление революции. В результате репрессий забастовка железнодорожников в Беларуси была подавлена, начались многочисленные аресты активистов.

После революционных потрясений 1905–1907 годов транспортное движение на железной дороге вновь вошло в привычное русло.

В мае 1912 года, к 100-летию победы в Отечественной войне с Наполеоном, Московско-Брестская дорога переименована в честь Александра I – в Александровскую. В 1913 году со станции Негорелое в Минск отправлялись молочные продукты, масло, сыр, крупный рогатый скот, свиньи.

Однако наступившее спокойствие было непродолжительным. Обострение про-

В 1911 году средняя месячная зарплата железнодорожника составляла 32 рубля. Этой суммы хватало, чтобы прокормить семью. Вот цены того времени (за 1 кг): хлеб ржаной – 5–7 коп., картофель – 19 коп., говядина – 37 коп., сливочное масло – 90 коп. Десяток яиц стоил 30 коп.

тиворечий между европейскими государствами, объединенными в военные блоки, привело к Первой мировой войне (28 июля 1914 года). На территории западных губерний Российской империи боевые действия развернулись осенью 1915 года.

Начались работы по развитию железнодорожного хозяйства Минского узла. На станции Негорелое были возведены оборотное депо с треугольником и воинская платформа. В 1914 г. на направлении Москва – Брест через Негорелое в пассажирском движении обращалось четыре пары поездов: №3/4 почтовый, №5/6 скорый, №9/10 пассажирский, №21/22 товаро-пассажирский. Увеличение объема перевозок, связанных с военными действиями на территории Беларуси, потребовало изменить организацию управления работой железных дорог. Все линии были рассчитаны на транзитное движение, а оперативные военные перевозки легли всей своей тяжестью на узловые соединительные линии. В 1905–1914 гг. начальником станции Негорелое работал **Александр Илларионович Глинский**.

С лета 1915 года Негорелое стало прифронтовым. Тысячи подвод с беженцами продвигались на восток.

**С целью скорейшего очищения тыла Западного фронта от беженцев была организована их отправка из Беларуси в восточные губернии с железнодорожных станций Столбцы, Негорелое, Койданово. В течение двух месяцев беженцы занимали 115 тысяч вагонов, или четверть вагонного парка**

К январю 1916 года в руки неприятеля попало 29% всей белорусской железнодорожной сети.

В публикации использованы материалы краеведческого исследования начальника железнодорожной станции Негорелое Марины Воронович.

Продолжение следует.

Текст:  
**Виктор УРАНОВ**  
gazeta\_sk@mail.ru

