

Строительство и начало эксплуатации Московско-Брестской железной дороги в 70-е гг. XIX в.

С. Б. ЖИХАРЕВ

Несмотря на то, что Беларусь имеет довольно обширную железнодорожную сеть, история железнодорожного транспорта до сих пор не получила всестороннего освещения в научной литературе. Сравнительно много внимания в белорусской историографии советского периода уделялось формированию, уровню жизни и революционной борьбе белорусского пролетариата. Обозначенные проблемы стали предметом исследования нескольких кандидатских диссертаций [1]. Образовавшийся информационный вакуум с определенными оговорками могут заполнить юбилейные издания, опубликованные к 100-, 125- и 130-летию истории Белорусской железной дороги [2]. В 1990-х годах в периодических изданиях появился ряд статей белорусских авторов, в которых анализируются последствия железнодорожного строительства для городов, сельского хозяйства, промышленности, а также интеграционные экономические процессы [3]. Обзор истории железнодорожного строительства в Беларуси во второй половине XIX – XX вв. с выделением этапов в данном процессе предпринял исследователь А. Л. Киштымов [4]. В белорусской историографии пока нет попыток углубленного изучения истории отдельных железнодорожных магистралей, включая их проектирование, постройку, эксплуатацию, огосударствление и влияние на социально-экономическое развитие прилегающих районов. В данной статье пойдет речь о строительстве и начальном этапе эксплуатации Московско-Брестской магистрали – крупнейшей транспортной артерии, пересекающей Беларусь с востока на запад. По понятной причине в центре внимания будет находиться ее белорусский отрезок – участок Смоленск-Брест. К сожалению, объем статьи не позволяет исследовать все аспекты, связанные с последующей эксплуатацией, модернизацией и огосударствлением обозначенной железной дороги, а также ее влиянием на социально-экономическое и культурное развитие примыкающих территорий. Перечисленные проблемы имеют вполне самостоятельное значение и могут стать предметом специального исследования.

Необходимость соединения Москвы с Варшавой сознавалась российским обществом еще в 60-е годы XIX века. Этот вопрос оживленно обсуждался в прессе. В частности, решительным защитником сооружения Московско-Брестской железной дороги выступили «Московские ведомости». В одной из статей газеты отмечалось, «что до тех пор, пока Москва не будет соединена со Смоленском, а через него с самими западными окраинами нашей государственной территории, важнейшие интересы государства не могут считаться вполне обеспеченными... Дорога от Москвы до Смоленска есть необходимость» [5, с. 2].

В октябре 1866 года Смоленская губернская земская управа представила через местного губернатора прошение министру внутренних дел о том, чтобы предусмотренное правительством «соединение рельсовым путем» Москвы с Варшавой было сделано через Смоленск [6, л. 2]. В документе затрагивались причины, вызывающие строительство железных дорог. При этом подчеркивалось важное военное значение Московско-Варшавской железной дороги и необходимость соединения центра мануфактурной промышленности страны с Северо-Западным краем. Сооружение Московско-Варшавской железной дороги также должно было отвечать интересам национальной политики царизма: усовершенствованные пути сообщения входили в общий план российских властей по дальнейшему сближению Северо-Западного края с остальной империей [7, с. 373]. Через год Александр II одобрил предложение представителей земства Смоленской губернии о строительстве Московско-Смоленской железнодорожной линии. На принятие властями подобного решения определенное влияние

оказал массовый голод, вызванный плохими урожаями в течение нескольких лет в губерниях российского Нечерноземья. Для оказания материальной поддержки местному сельскому населению сооружению Московско-Смоленской железной дороги присваивался статус общественных работ. Нищета и голод обеспечили стройку неограниченным ресурсом дешевой и вместе с тем низкоквалифицированной рабочей силы [8, с. 13].

Непростые взаимоотношения России со своими европейскими соседями требовали от властей поддержания высокой боевой готовности ее вооруженных сил. Большую обеспокоенность у лиц военного ведомства вызывал недостаток железнодорожных путей сообщения в направлении западной границы. В своей аналитической работе по военному значению железных дорог С. П. Бутурлин предложил вариант железнодорожной сети, который соответствовал в первую очередь интересам Военного министерства [9, с. 52]. В списке наиболее важных стратегических железнодорожных линий первое место заняла магистраль Москва–Смоленск–Орша–Минск–Брест. По мнению автора проекта названная железнодорожная линия могла значительно упростить переброску военных резервов из внутренних областей к западной российской границе.

С середины 60-х годов вопрос о строительстве прямой железнодорожной магистрали от Москвы до Варшавы и далее на Запад неоднократно обсуждался в высших слоях российского общества. Она была необходима для расширения внешней торговли и реализации стратегических интересов государства. В 1867 году министр путей сообщения П. П. Мельников в письме Александру II сообщал о Московско-Брестской железной дороге: «Значение предполагаемой дороги преимущественно стратегическое: она соединит две наши оборонительные линии Буг и Днепр и составит оперативную линию для театра военных действий в Литве...» [10, с. 137]. Вместе с тем министр считал, что дорога будет содействовать и развитию местной промышленности. Одновременно Московско-Брестская магистраль должна была способствовать ослаблению польского и усилению русского влияния, русского землевладения, русификации населения западных губерний, поскольку «только центральные густонаселенные губернии могут выставлять полезных деятелей для Западного края» [10, с. 137].

15 декабря 1868 года государство предоставило концессию на строительство первого участка линии Москва-Брест представителю торгового дома «Шепелер и Шварц» в Риге потомственному почетному гражданину А. Шепелеру и банковскому дому «Братья Зульцбах и К^о» из Франкфурта-на-Майне. В целом российские частные финансовые структуры довольно активно сотрудничали с банками Германии в учреждении железнодорожных обществ [11, с. 136]. Открытие движения на участке от Москвы до Смоленска (390 верст) состоялось в сентябре 1870 года. В это же время был окончательно решен вопрос о продлении данной железной дороги. Назначенный в 1869 году Министром путей сообщения В. А. Бобринский включил дорогу от Смоленска до Бреста длиной в 620 верст в окончательный вариант новой железнодорожной сети 1870 года (27 линий).

Объективно напрашивалось решение о продлении дороги от Смоленска до Бреста – среднего звена магистрали Москва-Варшава – через белорусские губернии. Однако в выборе главного направления и будущего назначения дороги возникли серьезные межведомственные разногласия. Так, инженер-полковник А. Е. Шпилев настаивал, чтобы железную дорогу между Смоленском и Брестом прокладывали через Могилев. При этом предлагались три направления для соединения Могилева с Брестом. Все без исключения варианты имели как сильные стороны, так и недостатки [12, л. 2-5]. 1 марта 1868 года в Комитете железных дорог состоялось обсуждение записки о строительстве Смоленско-Брестской железной дороги наместника в Царстве Польском графа Ф. Ф. Берга. Как и следовало ожидать, разгорелась оживленная дискуссия. Спор шел о следующих возможных направлениях: Бобруйск-Пинск или Минск-Слоним. Причём первый вариант еще в 1867 году был предложен министром путей сообщения П. П. Мельниковым. Его мнение разделял начальник главного штаба генерал-адъютант граф Гейден, который считал, что «Бобруйская крепость является удобным пунктом для укрепленного лагеря и воинских складов, и поэтому необходимо провести изыскания именно этого направления» [12, л. 15 об.]. Второй вариант поддерживал граф Берг и авторитетные лица в военной области – Н. А. Милютин, а также Э. И. Тотлебен [13, с. 55].

Нельзя не согласиться, что гипотетически возможным театром военных действий скорее могла стать Минская губерния, а не малонаселенный и труднопроходимый район полесских болот. Направление на Минск поддержали председатель Комитета железных дорог граф С. А. Строганов и гофмейстер А. А. Абаза. Они делали акцент на преимуществах коммерческого характера линии Минск–Слоним. В подобном варианте Смоленско-Брестская линия вошла в сеть железных дорог 1870 года. Она не должна была пересекать Днепр дважды и была на 44 версты короче дороги в направлении Бобруйск–Пинск, что позволяло значительно снизить расходы на строительство.

С предложением строительства белорусского участка Московско-Брестской магистрали в январе 1870 года выступил А. М. Варшавский – крупнейший акционер Московско-Смоленской железной дороги, известный в России железнодорожный предприниматель. В качестве дополнительного аргумента в пользу своей инициативы он упомянул о разрешении, выданном ему еще летом 1869 года на производство за свой счет изысканий для железной дороги от Смоленска до Брест-Литовска [14, л. 1]. Комитет министров признал доводы Варшавского убедительными, и 4 марта 1870 года государство заключило уступочный договор с товариществом Московско-Смоленской железной дороги. Министр путей сообщения В. А. Бобринский мотивировал это решение приемлемостью строительной цены, заявленной обществом и рациональностью соединения в одних руках строительства двух смежных дорог. Капитал для сооружения Смоленско-Брестской железной дороги был обеспечен вторым выпуском консолидированных облигаций российских железных дорог [подробнее см. 15, с. 122–123]. Основные положения концессии указаны в таблице 1.

Таблица 1

Финансовые условия учреждения акционерного общества Смоленско-Брестской железной дороги

Название железной дороги	Длина линии (верст)	Основной капитал (млн. руб.)	Стоимость версты (тыс. руб.)	Гарантия на капитал (%)	
				облигации $\frac{3}{4}$	акции $\frac{1}{4}$
Смоленско-Брестская	631	26040	42	5,1	—

Источник: [16].

В соответствии с условиями концессии общество принимало на себя обязательства построить за собственный счет железную дорогу через города Оршу, Борисов, Минск и Кобрин до Бреста и обеспечить ее подвижным составом и всем необходимым для ее эксплуатации [16; 17, лл. 24–27об.]. Сначала проектировщики Смоленско-Брестской линии исходили из стратегического назначения данной железной дороги. В связи с этим концессия предполагала заготавливать небольшое количество подвижного состава, что в немалой степени должно было способствовать невысокой повёрстной цене. Однако сразу после открытия дороги состав пришлось увеличить.

Кроме того, в §15 уступочного договора содержалось предписание, которое категорически требовало от общества 1/3 необходимых для строительства железной дороги рельсов, креплений, паровозов и вагонов приобрести в России, а остальные выписать из-за границы. Относительно слабое развитие в стране главных отраслей тяжелой промышленности (металлургия и машиностроение) требовало от государства принятия мер для их поддержки. Подобное же условие концессии создавало устойчивый спрос на уголь, металл, продукцию машиностроения, стимулируя тем самым развитие соответствующих отраслей российской экономики.

Монополистом в производстве комплектующих паровозов и вагонов (колеса, бандажи, оси, рессоры) долгое время оставался Обуховский завод в Петербурге. Неудовлетворительная технологическая база, а также отсутствие серьезных конкурентов привели к дороговизне и низкому качеству продукции, выпускаемой этим предприятием. Зарубежные аналоги по всем названным показателям превосходили российские. Так, оси Обуховского завода об-

ходились заказчикам в 6 рублей 80 копеек за пуд, тогда как германские – по 2 рубля 17 копеек. Сходная ситуация сложилась и в производстве рельсов: Путиловский завод производил рельсы (с 1874 года вместо железных стальные) по 2 руб. 37 копеек за пуд, в то время как более качественные заграничные принадлежности стоили 45 копеек за пуд [18, с. 30].

Несмотря на протекционистскую политику властей, российские производители в начале 70-х годов были пока не в состоянии обеспечить даже минимум обозначенных в концессиях железнодорожных принадлежностей. После утверждения концессии на Смоленско-Брестскую железную дорогу А. М. Варшавский сделал заявление, что может завершить сооружение линии в 1871 году, то есть на два года раньше, чем того требовал уступочный договор [19, л. 1]. Вместе с тем высокие темпы сооружения новой линии явно превосходили скромные возможности российских рельсопрокатных заводов. Поэтому хозяин строительства Московско-Брестской железной дороги обратился в Департамент торговли и мануфактур с просьбой разрешить беспошлинный ввоз из-за границы всех необходимых для железной дороги рельсов. Заинтересованные в досрочном завершении строительства стратегической железной дороги ключевые министерства поддержали действия Варшавского [19, л. 4].

На всем протяжении Смоленско-Брестская магистраль пересекала ряд населенных пунктов, где планировалось возведение станций, депо, жилых и складских помещений. Например, проект предусматривал строительство в Орше станции второго класса с основным депо на 12 паровозов. На станции «Борисов» предполагалось построить шпалопропиточный завод с водопроводом [20, л. 1].

Технические нормативы, на основе которых составлялись предварительные проекты железнодорожных линий, требовали строить станции как можно ближе к городам. При этом учитывались интересы самих населенных пунктов. В конечном счете место расположения станции утверждал лично министр путей сообщения после предварительного согласования с городской думой. В 1871 году энергичные меры городских властей по защите интересов торговой элиты Минска привели к трехнедельному замедлению темпов строительных работ на белорусском участке Московско-Брестской магистрали. По тем же соображениям на полгода затянулся выбор окончательного месторасположения станции «Минск». Перипетии этой борьбы, вызванной коллизией интересов городского населения Минска и администрации Московско-Брестской компании, уже рассматривались в нашей публикации [21, с. 39-40].

За исключением этого инцидента, Московско-Брестская железная дорога строилась в максимально сжатые сроки. К 1 августа 1870 года на участке Смоленск–Брест было произведено 70% всех земляных работ [22, л. 2]. Каторжные условия труда при наличии неограниченного контингента дешевой рабочей силы давали подрядчикам возможность не применять на стройке дорогостоящих средств механизации. Высокие темпы строительства обеспечивались хорошей координацией совместных усилий 14000 землекопов. Из технических средств использовалось 1500 конных подвод и два локомотива с 80 вагонами. Министерство путей сообщения наградило за проявленные организаторские способности в строительстве подрядчиков Московско-Брестской железной дороги купцов Фридланда и Горвица золотыми медалями [23, лл. 4-9об.].

Смоленско-Брестский участок после объединения в марте 1870 года с Московско-Смоленской железной дорогой в одну линию стал составной частью единой Московско-Брестской магистрали [24, с. 6]. 29 ноября 1871 года постройка линии Москва-Брест была завершена, и дорога вступила в число действующих. Соединив позже в узлы другие линии Северо-Западной России, данная дорога сыграла определяющую роль в формировании железнодорожной сети Беларуси.

Управление железной дороги подразделялось на местное и центральное. Местные руководящие органы Московско-Брестской магистрали разместились в наиболее крупном пункте, через который прошла дорога, – г. Москве. Несмотря на экономический рост провинциальных центров, Петербург оставался непревзойденным лидером по концентрации центрального аппарата крупнейших железнодорожных компаний, поскольку успех руководства акционерными обществами зависел главным образом от доступа на петербургский рынок капиталов. Кроме того, для поддержания устойчивых контактов с высшими государ-

ственными учреждениями правление общества Московско-Брестской дороги, как и многих других, разместилось в Санкт-Петербурге.

С целью понижения повёрстной стоимости железных дорог в период частного железнодорожного строительства большинство линий сооружалось в один путь и лишь с самыми необходимыми постройками. При этом невысокий спрос на грузоперевозки еще не требовал большого количества подвижного состава [25, с. 80]. В технических условиях новых линий допускались не характерные для равнинной России извилистые, зигзагообразные профили и проекты, которые лишали возможности нормально эксплуатировать подобные железные дороги. Так, земельное полотно Смоленско-Брестской железной дороги сооружалось в целом в расчете на один путь. Исключение составили лишь мелкие выемки и подходы к мостам. Посередине прогонов между станциями создавались площадки длиной 400 сажень, рассчитанные также на двойной путь.

Для экономии средств Московско-Брестская магистраль строилась с предельными уклонами в 0,008 и очень кривыми радиусами в 300 сажень, что противоречило элементарным нормам безопасности. Весь балластный слой дороги состоял практически из одного песка. Основу верхнего строения пути составили рельсы легкого типа. При весе 20 фунтов на 1 погонный фут такие рельсы могли выдержать нагрузку железнодорожного состава в количестве не более 20 вагонов. В то же время на дорогах, имеющих более правильный профиль, паровоз был в состоянии обслуживать состав в количестве 45 вагонов [26, с. 14].

Быстрое строительство Московско-Брестской магистрали крайне отрицательно сказалось на качестве выполненных работ. Факт наличия здесь серьезных недостатков был зафиксирован в апреле 1874 года на внеочередном общем собрании акционеров общества Московско-Брестской железной дороги. Участники собрания ходатайствовали перед правительством о выдаче субсидии для приведения дороги в надлежащее состояние [5, с. 2]. Список участников этого знаменитого собрания акционеров представлен в таблице 2. Наиболее влиятельными собственниками общества Московско-Брестской железной дороги были отец и сын Варшавские, владевшие 5020 акциями компании, что составляло 46% от общего числа акций, принадлежавших 23 крупнейшим акционерам железной дороги.

Таблица 2

Список крупнейших акционеров общества Московско-Брестской железной дороги, предъявивших акции к общему собранию 3 апреля 1874 г.

№	Фамилия и инициалы акционера	Количество	
		акций	голосов
1	Аншельзон Л. Н.	500	5
2	Адамович Н. Е.	50	2
3	Адлер Ц.	200	5
4	Бентовен Н. С.	116	3
5	Бек В.	25	1
6	Бергман О.	25	1
7	Брюль П.	200	5
8	Вульф А. Н.	35	1
9	Варшавский А. М.	2920	5
10	Варшавский М. А.	2100	5
11	Вольф А. В.	200	5
12	Винберг Е. Ф.	300	5
13	Винберг Ф. Ф.	200	5
14	Винберг К. Ф.	400	5
15	Вельц М. О.	50	2
16	Вейс Г.	50	2
17	Гулевич Г. Х.	41	1

18	Горвиц А. Е.	500	5
19	Горвиц М. А.	200	5
20	Гобер Ф.	2150	5
21	Гамалицкий О. В.	63	2
22	Годлевский А. А.	500	5
23	Гешен Ф.	100	3
Всего в акционерном обществе Московско-Брестской железной дороги насчитывалось 126 акционеров, обладавших 521 голосом (прим. – С. Ж.)		10925	83

Источник: [27; 28].

Начиная с 1871 года, в России ежегодно составлялись мобилизационные планы. Под мобилизацией понимались мероприятия по укомплектованию войск по штатам военного времени, а также стратегическое сосредоточение подразделений действующей армии на театре военных действий. Первым днём мобилизации в рамках рассматриваемого периода было объявлено 2 ноября 1876 года, что было вызвано началом русско-турецкой войны. При этом представители Военного министерства критически оценили транспортные возможности большинства стратегических железных дорог, построенных в западном направлении. По данным Генерального штаба на 1876 год пропускная способность Московско-Брестской железной дороги в условиях военного времени не превышала 5 поездов в сутки. При таком крайне замедленном движении дивизия могла быть перевезена только за 7 дней. Всю вину за сложившуюся обстановку представители военного ведомства возлагали на правительственную инспекцию железных дорог. По мнению полковника Генерального штаба Шебанова место правительственного инспектора в большинстве случаев не что иное, как «синекура» [29, л. Зоб.]. Государственный контролер в 1876 году также был вынужден признать факты многочисленных нарушений со стороны государственных комиссий в ходе освидетельствования вновь построенных железных дорог. Часто выделенные правительством инженеры удостоверяли прочность, доброкачественность сооружений, а в последующем на практике эти заключения получали полное опровержение [30, с. 51].

С целью поддержания обороноспособности страны в России в течение целого ряда лет осуществлялось развитие пропускной способности существующих железных дорог. Так, 12 января 1876 года министр путей сообщения К. Н. Посьет направил в Военное министерство 2 ведомости с детальным изложением всех видов работ по модернизации Московско-Брестской железной дороги [31, л. 144]. Среди первоочередных мер Министерство путей сообщения предлагало: во-первых, улучшить существующую или создать новую систему водоснабжения на 23 станциях Московско-Брестской железной дороги, что позволит в перспективе ежедневно отправлять до 22 грузовых и пассажирских поездов. По инициативе военного ведомства планируется также полностью обновить водоснабжение на 11 станциях участка Смоленск-Брест, а на 7 станциях этого же участка устаревшие паровые машины заменить более мощными, во-вторых, построить на участке Москва-Смоленск 18 новых полустанций и расширить некоторые существующие полустанции за счёт укладки разъездных и запасных путей и, наконец, в-третьих, уложить на участке от Смоленска до Бреста 2-й железнодорожный путь [31, л. 146об.].

Конечной целью всех обозначенных мероприятий должно стать наращивание пропускного потенциала железнодорожной магистрали до 3 пассажирских и 12 товарных или 15 воинских поездов в день (участок от Москвы до Смоленска), а на участке от Смоленска до Бреста по 27 пассажирских и военных поездов. 15 февраля 1876 г. К. Н. Посьет обратился к главе финансового ведомства М. Х. Рейтерну по поводу источников финансирования этого проекта. В связи с этим 22 мая 1876 года Александр II утвердил положение Комитета министров, в котором оговаривались условия выполнения обществом Московско-Брестской железной дороги дополнительных работ для приведения дороги в состояние, соответствующее потребностям экономики и военного дела. Главным условием этого документа являлась постройка второго рельсового пути на участке от Смоленска до Бреста. В соответствии с этим

Московско-Брестской компании разрешалось увеличить облигационный капитал дороги. Правительство в свою очередь предоставило обществу гарантию 3%-ного дохода на акции, которые до этого времени не имели гарантии [32].

Осуществлявшаяся в течение двух лет укладка второго пути позволила с 1 февраля 1879 года начать его эксплуатацию на всем протяжении линии Смоленск-Брест. Задача строителей упрощалась тем, что начальный технический проект Смоленско-Брестского участка с самого начала предполагал возведение дренажных систем и мостов из расчета на последующее сооружение второго пути. Все строительные работы велись подрядным методом. Участие белорусских предпринимателей в сооружении второго пути на Смоленско-Брестском участке выражалось в получении подрядов на производство земляных работ, поставке строительных материалов, сооружении станционных строений. В конечном счете два самых крупных подрядчика – купец И. А. Бусурин и дворянин Н. П. Поплавский – передали часть работ более мелким предпринимателям из числа своих родственников и знакомых [33, с. 188]. В результате сформировалась группа многочисленных посредников между главными подрядчиками и непосредственными исполнителями работ, в связи с чем тысячи рабочих из соседних белорусских и российских губерний не имели даже малейшей возможности бороться с нарушениями своих прав.

Ближайшей задачей правительства при строительстве железнодорожных путей сообщения в западных губерниях было признано соединение Московско-Брестской железнодорожной магистрали с построенной еще в 1867 г. частным акционерным обществом Варшаво-Тереспольской железной дорогой (200 в.). Для этого было необходимо достроить небольшой по протяженности (7 верст) участок между Тересполем и Брестом. 17 февраля (1 марта) 1870 г. открылось движение по участку Брест–Тересполь. Таким образом, было завершено создание непрерывной железнодорожной коммуникационной линии между Москвой и Варшавой. Строило этот участок государство (Комитет по сооружению Тереспольско-Брестской железной дороги во главе с генерал-лейтенантом Шуберским), но эксплуатацию обеспечивало частное общество Варшаво-Тереспольской железной дороги. Еще в начале 1866 г. министерство путей сообщения планировало, что продолжение железнодорожного пути из Тересполя через реку Буг до Кобринского форштадта Брест-Литовской крепости с ветвью до реки Муховец осуществит акционерное общество Варшаво-Тереспольской железной дороги. Однако условия постройки Брест–Тереспольского участка, заявленные предпринимателями, оказались настолько невыгодными, что 24 марта 1866 г. было принято решение прекратить с ними все переговоры [34, л. 43об.].

В итоге наместнику в Царстве Польском графу Бергу поручили в максимально сжатые сроки составить подробный проект, планы и сметы работ и представить их на утверждение министру путей сообщения П. П. Мельникову. Согласно представленным Бергом финансовым документам, стоимость участка Брест-Тересполь составила 1540000 рублей, что не устроило МПС, и после внесения технических корректив в проект (замена станции возле Кобринского форштадта на деревянное здание) предполагаемые расходы уменьшились до 1200000 рублей [34, л. 46]. Большую часть средств для покрытия этой суммы планировалось получить из контрибуционного сбора и штрафного капитала Царства Польского.

В 1875 г. актуализировалась проблема постройки второго железнодорожного пути на участке между Брестом и Варшавой. Инициаторами проекта модернизации Брест-Тереспольской и Варшаво-Тереспольской железных дорог выступили Военное министерство и Министерство путей сообщения. На важное стратегическое значение Варшаво-Тереспольской железной дороги указывал военный министр Д. А. Милютин. В частности он отмечал, что «дорога эта – продолжение Московско-Брестской железной дороги – будет вполне удовлетворять военным потребностям только в том случае, если вторая пара рельсов будет доведена до Варшавы. Иначе произойдет замедление в прибытии военных подразделений, что негативно повлияет на успех мобилизации войск и сосредоточение их за Вислой» [31, л. 161]. Глава военного ведомства подчеркивал, что на сегодняшний день Варшаво-Тереспольская железная дорога может отправлять только по 5 воинских и по 2 пассажирских

поезда в сутки (4,5 тыс. солдат без оружия и боеприпасов). Если учесть, что на укомплектование расположенных в Привислинском крае войск необходимо доставить из Московской и соседних губерний до 60000 человек и около 6000 лошадей, то их транспортировка потребует 21 день [31, л. 171об.].

26 апреля 1876 г. министр путей сообщения обратился к министру финансов М. Х. Рейтерну с просьбой договориться с обществом Варшаво-Тереспольской железной дороги о производстве всех этих работ и приобретении этим обществом принадлежащего государству Тереспольско-Брестского участка. Стоимость дополнительных работ была определена в 3200000 руб. Однако министр финансов отказался выделить необходимую сумму для обустройства Варшаво-Тереспольской железной дороги. Поэтому министр путей сообщения предложил паллиативную меру: построить на этой линии 6 полустанций, что позволит ежедневно отправлять по 10 поездов [31, л. 173].

Таким образом, военно-стратегическое назначение Смоленско-Брестской железной дороги было впоследствии изменено в интересах ее будущего коммерческого использования. Строительство данной дороги через г. Минск в обход г. Могилева послужило причиной последующего экономического и административного возвышения первого на фоне усиливающейся стагнации последнего. Привлечение к сооружению Смоленско-Брестского участка Московско-Брестской магистрали частных предпринимателей способствовало высоким темпам строительства при его низком качестве. В одних случаях заинтересованное в быстрой постройке железной дороги правительство сознательно закрывало глаза на недоработки, в других эпизодах ситуацию спасали взятки, которыми не гнушались отдельные чиновники Государственного контроля. Усовершенствование Московско-Брестской магистрали, проведенное по инициативе государства и, в первую очередь, Военного министерства во второй половине 70-х гг. XIX в., ликвидировало наиболее вопиющие недостатки в ее деятельности. Вместе с тем решительное вмешательство правительства в дела железнодорожной акционерной компании ущемляло ее законодательно установленные права, блокируя частную инициативу.

Резюме. В статье рассматривается строительство и развитие Московско-Брестской железной дороги. Эта магистраль сыграла важную роль в социально-экономическом развитии Беларуси. С вводом дороги в эксплуатацию Минская и Гродненская губернии получили всесезонное сообщение, что способствовало росту товарного и пассажирского обмена с районами центральной России и Польши. Железнодорожная магистраль Москва-Брест заложила основу Минского, Барановичского, Брестского и других железнодорожных узлов. Дорога значительно расширила торгово-промышленные возможности соответствующих населенных пунктов и придала новую динамику их экономическому развитию.

Abstract. Moscow-Brest railway building and development is considered in the article. This highway has played an important role in Belarusian social and economic development. With road input to operation Minsk and Grodno provinces have received the all-weather message, which promoted growth of a commodity and passenger exchange with Central Russia and Poland areas. Moscow-Brest railway has set basis to Minsk, Baranovichi, Brest and other railway junctions. The road has expanded commercial and industrial possibilities of the corresponding settlements and has given new dynamics to their economic development.

Литература

1 Титок, В. А. Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX – начале XX в.: Автореф. дис..... канд. ист. наук: 07. 00. 02 / В. А. Титок; Пед. ин-т им. М. Горького. – Минск, 1966. – 24 с.; Бараноўскі, Л. С. Заработная плата і сямейны бюджэт чыгуначнікаў Беларусі канца XIX – пач. XX ст. (па матэрыялах галоўных майстэрняў Лібава-Роменскай чыгункі ў Гомелі): Автореф. дис..... канд. ист. наук: 07. 00. 02 / Л. С. Бараноўскі Л. С.; Акад. наук БССР. – Минск, 1978. – 24 с.; Тулик,

П. А. Железнодорожники Белоруссии в период империализма (численность, состав, положение): Автореф. дис.... канд. исторических наук: 07. 00. 02 / П. А. Тупик; Пед. ин-т им. М. Горького. – Мн., 1991. – 18 с.

2 Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. – Минск: Беларусь, 1971. – 208 с.; Гапеев, В. И., Лукьянов, В. А. Минское отделение белорусской железной дороги (1871-1996 гг.) / В. И. Гапеев В. И., В. А. Лукьянов. – Минск: Польшмя, 1996. – 344 с.; Железная дорога Беларуси. История и современность / В. Г. Рахманько, А. Б. Бессольнов, В. А. Шоба и др.; Под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Минск: Триолета, 2001. – 488 с.

3 Бейлькин, Х. Ю. Железнодорожное строительство в Беларуси в свете архивных источников / Х. Ю. Бейлькин // Тезисы международной научно-теоретической конференции «Архивоведение, источниковедение, историография Беларуси: состояние и перспективы». 1–2 декабря 1993. – Минск, 1993. – Ч. 1. – С. 136–140; Бейлькин, Х. Ю. Чыгуначныя тарыфы і сельская гаспадарка Беларусі (к. XIX – пач. XX ст.) / Х. Ю. Бейлькин // Весці Акад. навук Беларусі. Сер. гуманітар. навук. – 1996. – №2. – С. 78–84; Рацько, А. Ф. Роля чыгункі ў развіцці гарадоў Беларусі (другая пал. XIX – пач. XX ст.) / А. Ф. Рацько // Весці Бел. дзярж. пед. унта. – 1996. – №1. – С. 56–59; Соніч, А. Як Беларусь стала краінай вялікага транзіту / А Соніч // Беларуская Мінчушчына. – 1996 – №5. – С. 40–44; Эрдман С., Шоба У, Саўчук І. Мінскі варыянт / С. Эрдман і інш. // Беларуская Мінчушчына. – 1996. – №5. – С. 45–48.

4 Киштымов, А. Этапы железнодорожного строительства на Беларуси // Гістарычны альманах / А. Киштымов. – 2002. – Т. 7. – С. 116–143.

5 Дятлова, Н. Дореволюционное прошлое Минского железнодорожного узла / Н. Дятлова // Железнодорожник Беларуси. – 1967. – 25 ноября. – С. 2.

6 По отношению министра внутренних дел относительно ходатайства Смоленского земства о необходимости соединения Москвы и Варшавы прямым железнодорожным путем через Смоленск // Российский государственный исторический архив (далее: РГИА). – Фонд 268 (Департамент железнодорожных дел Министерства финансов). – Оп. 1. – Кн. 1. – Д. 62. – 9 лл.

7 Батюшков, П. Н. Белоруссия и Литва: исторические судьбы северо-западного края / П. Н. Батюшков. – СПб.: Тип. тов-ва «Общественная польза», 1890. – 376 с.

8 Рагинский, А. Мысль о полезнейшем направлении Смоленско-Московской железной дороги / А. Рагинский. – Вильно, 1868. – 13 с.

9 Бутурлин, С. П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России / С. П. Бутурлин. – М., 1865. – 96 с.

10 Бейлькин, Х. Ю. Железнодорожное строительство в Беларуси в свете архивных источников / Х. Ю. Бейлькин // Тезисы международной научно-теоретической конференции «Архивоведение, источниковедение, историография Беларуси: состояние и перспективы». 1–2 декабря 1993. – Минск, 1993. – Ч. 1. – С. 136–140

11 Ананьич, Б. В. Банкирские дома в России 1860–1914 гг. / Б. В. Ананьич. – Л.: Наука, 1991. – 196с.

12 О рассмотрении в Комитете железных дорог вопроса о направлении Смоленско-Брестской железной дороги // РГИА. – Фонд 207. – Оп. 3. – Д. 213. – 24 лл.

13 Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н. А. Кислинский. – СПб.: Типография Ком-та министров, 1902. – Т. 2.

14 Заявление акционера Варшавского в правление общества Московско-Смоленской железной дороги с предложением о строительстве железнодорожной линии Смоленск-Брест. 1870 г. // Национальный музей истории культуры и искусства Беларуси. – Фонд «научно-вспомогательный». – №20323.

15 Жихарев, С. Б. Особенности финансирования частного железнодорожного строительства в России в 50–70-е гг. XIX в. / С. Б. Жихарев // Вісник Чернігівського державного педагогічного університету імені Т. Г. Шевченка. Випуск 33. Серія: історичні науки: №3: Збірник. – Чернігів: ЧДПУ, 2006. – №33. – С. 121–124.

16 Высочайше утвержденный устав общества Смоленско-Брестской железной дороги; Высочайше утвержденная концессия на Смоленско-Брестскую железную дорогу // Полное

собрание законов Российской империи с 12 дек. 1825 г. по 1 марта 1881 г. – СПб.: Тип. II отд. с. е. и. в. канцелярии, 1830–1881. – Собрание II. – Т. 45. – №48083. – (далее: ПСЗ II).

17 О сооружении Смоленско-Брестского участка Московско-Брестской железной дороги; копия текста концессии от 4 марта 1870 г. на сооружение Смоленско-Брестской железной дороги // РГИА. – Фонд 338 (Правление общества Московско-Брестской железной дороги). – Оп. 1. – Д. 4016. – 68 лл.

18 Муравьев Е., Сударенков В. Очерк истории Смоленского отделения Ордена Ленина Московской железной дороги / Е. Муравьев, В. Сударенков. – Смоленск, 1970. – 273 с.

19 Ходатайство министра финансов М. Х. Рейтерна о беспошлинном пропуске из-за границы 1 100 000 пудов рельсов для Смоленско-Брестской железной дороги // Национальный музей истории культуры и искусства Беларуси. – Фонд «научно-вспомогательный». – №20275.

20 Музей истории Белорусской железной дороги. – Фонд «основной». – №68.

21 Жихарев, С. Б. Некоторые аспекты железнодорожного строительства в Минской губернии в свете источников Национального исторического архива Беларуси / С. Б. Жихарев // Гістарычнаму факультэту – 20 гадоў: зборнік навуковых прац гістарычнага факультэта ГДУ імя Францыска Скарыны / рэдкал.: В. А. Міхедзька (адказ. рэд.) [і інш.]; М-ва адукацыі РБ, Гомельскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Ф. Скарыны. – Гомель: ГДУ імя Ф. Скарыны, 2009. – С. 33-42.

22 Ведомости о ходе работ на Московско-Брестской железной дороге на участке Смоленск-Брест // РГИА. – Фонд 338. – Оп. 1. – Д. 4038. – 35 лл.

23 О награждении лиц участвовавших в строительстве участка Смоленск-Брест Московско-Брестской железной дороги; списки награжденных // РГИА. – Фонд 229. – Оп. 1. – Д. 799. – 38 лл.

24 Иллюстрированный путеводитель по Александровской железной дороге. Издан к столетнему юбилею Отечественной войны (1812–1912 гг.). – М.: тов-во А. А. Левенсон, 1912. – 316 с.

25 Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1880 г. – СПб.: Гос. тип., 1881. – 80 с.

26 Доклад высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России по вопросу об усилении провозоспособности сети железных дорог в России. – СПб.: Тип. штаба войск гвардии и Петерб. военного округа, 1881. – 172 с.

27 Список акционеров общества Московско-Брестской железной дороги, предъявивших акции к Общему Собранию 3 апреля 1874 г. // Национальный музей истории культуры и искусства Беларуси. – Фонд «научно-вспомогательный». – №20311.

28 Протокол проверки акций, представленных в кассу правления к Общему собранию акционеров, назначенному на 3 апреля 1874 г. // Национальный музей истории культуры и искусства Беларуси. – Фонд «научно-вспомогательный». – №20274.

29 Докладная записка полковника генерального штаба Шебанова о состоянии железных дорог в России // Государственный архив Российской Федерации. – Фонд 678 (Александр II). – Оп. 1. – Д. 646. – 101 лл.

30 Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1876 г. – СПб.: Гос. тип., 1877. – 137 с.

31 О приведении Московско-Брестской железной дороги в положение соответствующее ее стратегическому значению // Российский государственный военно-исторический архив (далее: РГВИА). – Фонд 400 (Главный штаб). – Оп. 24. – Д. 59. – 175 лл.

32 Об условиях для исполнения обществом Московско-Брестской железной дороги дополнительных работ и поставок для приведения дороги в положение, соответствующее потребностям торговли и военным нуждам // ПСЗ II. – Т. 51. – №55976.

33 Белоруссия в эпоху капитализма: Сб. документов и материалов: В 3 т. – Минск: Навука і тэхніка, 1990. – Т. 2: Развитие капитализма в промышленности, положение промышленных рабочих и рабочее движение в Белоруссии 1861–1900. – 336с.

34 Тереспольско-Брестская железная дорога. Протокол заседания Гродненского губернского правления от 3 июля 1868 г. // Национальный исторический архив Беларуси в г. Гродно. – Фонд 2. – Оп. 38. – Д. 686. – 683 лл.