

3. Концепция национальной безопасности Республики Беларусь : решение Всебелорус. нар. собр. от 25 апр. 2024 г. № 5. – Мн. : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2024. – 62 с.
4. О реализации основ идеологии белорусского государства: Директива Президента Республики Беларусь, 9 апреля 2025 г. № 12 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения: 12.09.2025).
5. Михайлов, А.П. Политика памяти как инструмент формирования региональной идентичности: применение метода Контент-анализа / А. П. Михайлов, Т. А. Рунаев // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер. : Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2024. Вып. 1 (334). С. 47–55.
6. Участие в международном патриотическом форуме Союзного государства «Великое наследие - общее будущее» 29 апреля 2025 г. // Президент Респ. Беларусь. Официальный интернет – портал. URL: <https://president.gov.by/ru/events/ucastie-v-mezdunarodnom-patrioticeskom-forume-souznogo-gosudarstva-velikoe-nasledie-obsee-budusee> (дата обращения: 16.09.2025).
7. А. Г. Лукашенко : память о подвиге нашего народа – вопрос национального достоинства 1 июля 2025 г. : Национальный правовой Интернет–портал Республики Беларусь URL: <https://pravo.by/novosti/obshchestvenno-politicheskie-i-v-oblasti-prava/2025/july/89347/> (дата обращения: 16.09.2025).

С. Б. Жихарев

БЕРДИЧЕВО-БРЕСТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ОТ «ВЫСОЧАЙШЕГО СОИЗВОЛЕНИЯ» ДО НАЧАЛА ПРОВЕДЕНИЯ ИЗЫСКАНИЙ

Основанное в 1878 г. в результате слияния Одесской, Киево-Брестской, и Бресто-Граевской железнодорожных линий акционерное общество Юго-Западных дорог установило контроль над кратчайшим рельсовым путем между Одессой и Кенигсбергом, а, следовательно, между Черным и Балтийским морями (2298 верст). Акционерное общество Юго-Западных железных дорог было вторым по значению и мощи (после Главного общества российских железных дорог) частным предприятием в концессионный период в России. Управление по лучшим образцам континентальной Европы (Пруссия, Бельгия, Франция) и прибыльность финансовой деятельности закрепили за железнодорожной компанией репутацию «благополучного» частного предприятия. Исследование начальной точки отсчета истории создания Юго-Западных железных дорог, связанной с принятием решения о строительстве железнодорожной линии из Бердичева до Бреста с ветвью к австрийской границе возле Радивилова (535 верст) – второго заключительного участка Киево-Брестской железной дороги, является целью данной статьи.

23 апреля 1866 г. Александр II утвердил сеть приоритетных железных дорог в Российской империи. Это означало, что до завершения их строительства приостанавливалась выдача концессий на строительство других железнодорожных линий. Несмотря на повышенный интерес к железной дороге от Бердичева через Житомир, Пинск, Кобрин в Брест-Литовск (471 верста) со стороны частных компаний в категорию «самых необходимых» она тогда не вошла [1, л. 3]. Резолюция императора Александра II содержала оптимистичный прогноз по поводу перспектив строительства железной дороги Бердичев–Брест-Литовск: «до окончания более важных линий можно иметь ввиду со временем. Считаю весьма полезной дорогой» [2, л. 34 об.].

18 октября 1868 г. Александр II поручил министрам путей сообщения и финансов представить в Комитет железных дорог развернутые обоснования к списку наиболее значимых железнодорожных линий на которые могут быть выданы концессии с правительственной гарантией на капитал. Постановление Комитета железных дорог по данному вопросу перед утверждением императора планировалось обсудить в Комитете министров [3, с. 252]. Исполняя поручение царя, министр путей сообщения П.П. Мельников 6 ноября 1868 г. представил

в Комитет железных дорог записку, в которой определил запланированные к строительству 6 тыс. верст новых железных дорог с правительственным пособием. Все эти линии были разделены на две категории по причине невозможности одновременного строительства 16 железных дорог (5841 верст) с предоставлением правительственной гарантии. Последнее место в первой категории (седьмая по счету) заняла железная дорога от Бердичева до Бреста через Житомир и Пинск или через Ковель длиной 470 верст [3, с. 253]. В утвержденную 25 ноября 1868 г. Комитетом железных дорог сеть вошла линия «от одного из пунктов Киево-Балтской дороги до Бреста (500 верст)» [3, с. 261].

В переписке с графом Ф.Ф. Бергом министр финансов М. Х. Рейтерн подчеркивал, что «железная дорога важна в военном и коммерческом отношениях и ее непременно необходимо строить через Пинск, даже если другие направления [на Ковель или Луцк – примечание С.Ж.] выигрышнее в техническом отношении. Тогда легче будет соединить с Вильно» [2, л. 23 об.]. Из письма следует, что Рейтерн разделял мнение военного министра Д. А. Милютин о том, что железная дорога Бердичев–Брест–Вильно будет иметь стратегическое значение, «соединяя разделенные болотным пространством губернии Северо-Западной и Юго-Западной России [2, л. 23 об.]. Вместе с тем, министр финансов крайне осторожно оценивал перспективы экономической успешности этой линии в качестве транзитной магистрали. В случае ее постройки не может быть гарантии, – писал М. Х. Рейтерн, – что «невыгодный ранее для России сбыт производительных местностей Волыни и Литвы через Прусские порты пойдет обязательно напрямую к Либавскому порту, а не сохранится прежний порядок дел» [2, л. 34].

Более чем полтора года спустя министр путей сообщения П. П. Мельников в своем всеподданнейшем докладе, сделанном 13 декабря 1867 г., исключил возможность торгово-промышленного использования Брест-Бердичевской линии в ближайшем будущем. Функции транспортного обслуживания региона, по мнению Мельникова, здесь исторически принадлежат Киево-Брестскому шоссе и Днепровско-Бугской водной системе [1, л. 3 об.]. Тем не менее, глава путейского ведомства подтвердил целесообразность соединения Санкт-Петербурго–Варшавской железной дороги с Киево-Балтской при помощи Брест-Бердичевской линии по военным соображениям. С этой целью в октябре 1866 г. главный инженер Динабурго-Витебской железной дороги Вильямс провел изыскания железной дороги от Витебска через Могилев до Киева [1, л. 4].

Предсказывая быстрое развитие железнодорожной сети региона, П. П. Мельников видел практический смысл в проведении изысканий Бердичево-Брестской линии. В перспективе она должна стать связующим звеном между северо-западными и юго-западными железными дорогами [1, л. 3 об.]. Мельников предлагал провести изыскания от Бердичева через Житомир до Бреста по двум направлениям. Самый прямой вариант по направлению на Брест имел крупный недостаток. Бердичево-Брестская железная дорога слишком приближалась к австрийской границе. В случае войны с Австрийской империей возникала угроза захвата железной дороги войсками неприятеля. Преимущество строительства железной дороги по более протяженному направлению через Пинск заключалось в ее безопасном отдалении от австрийской границы. Развитый в торговом отношении Пинск мог создать дополнительные возможности для прибыльной эксплуатации Бердичево-Брестской железной дороги, обеспечивая ее коммерческими грузами [1, л. 4 об.].

В подготовленной для обсуждения в Комитете железных дорог и Комитете министров по поручению Александра II 6 ноября 1868 г. записке мысли главы путейского ведомства по поводу строительства линии Бердичев–Брест обрели системность и завершенность. «Дорога эта необходимая в военном отношении, обещала бы и экономические выгоды в случае проведения ее на Пинск и соединения Пинска с Вильной, так как при этом произведения Волыни и Литвы получили бы возможность прямого сбыта вместо прусских портов в Либаву» [3, с. 254]. Далее П.П. Мельников выражал во многом сходные с министром финансов М. Х. Рейтерном опасения по поводу неизменности установившейся не в пользу России направленности грузопотоков: «Но нам кажется, что здесь упущено из вида, что прусские

порты гораздо ближе к Бресту чем Либава, и что первые гораздо глубже, чем Либавский порт. А эти два обстоятельства не допускают никакой возможности Либаве конкурировать с прусскими портами, по отношению к сбыту произведений нашего юго-западного края» [3, с. 254]. Безотлагательное строительство линии Бердичев-Брест нашло немало сторонников среди членов Комитета министров.

Идею строительства Бердичево-Брестской железной дороги поддержал доверенный акционерного общества Киево-Балтской железной дороги Фильель Броги. Он представлял в России интересы франко-бельгийской компании (председатель директор Генерального банка в Брюсселе барон А. де Вриер).

27 декабря 1868 г. Александр II утвердил следующую «сеть важнейших железных дорог, на которые считается возможным даровать концессии с пособием от правительства» [3, л. 4]. Военное министерство добилось включения в новый план железнодорожного строительства четырех железных дорог в западном крае. Однако Комитет железных дорог признал целесообразность сооружения здесь только трех линий, опоясывающих лесистое и болотистое Полесье: 1) от Нежина через Чернигов до Могилева, 2) от Могилева через Минск, Синявку, Кобрин до Бреста и 3) линия от одного из пунктов Киево-Балтской железной дороги до Житомира. Последующее направление железной дороги от Житомира до Бреста на тот момент не было определено. Еще предстояло сделать выбор исходя из двух основных критериев: удобство рельефа местности и степень удаленности от Австрийской границы [4, л. 4 об.]. Иначе говоря, принятие окончательного решения зависело от соотношения сил в данном вопросе между путевым и военным ведомствами. Если перевес окажется на стороне МПС, то Житомир-Брестский участок пройдет через Ровно и Ковель, ежели одержат верх военные, то будет принято направление к Бресту через Кобрин.

Последовательным сторонником установления железнодорожного сообщения между юго-западным краем и Царством Польским через Брест-Литовск выступал наместник в Варшаве генерал-фельдмаршал граф Ф. Ф. Берг [4, л. 3]. Как уже отмечалось, по распоряжению Берга были проведены изыскания линии Брест-Бердичев. В конце 1868 г. используя свои служебные «каналы», граф пытался выяснить в петербургских правительственных сферах о времени начала строительных работ на втором участке линии Киево-Брестской железной дороги. С целью сбора информации по данному вопросу для наместника в Царстве Польском военный министр Д.А. Милютин 31 января 1869 г. вступил в переписку с главой путевого ведомства П. П. Мельниковым [4, л. 3 об.]. 19 марта 1869 г. Департамент железных дорог Министерства путей сообщения направил в военное ведомство, а с ним и наместнику в Польше графу Бергу уведомление о состоянии дел [4, лл. 4–6]. Авторами справки выражались сомнения в возможности открытия строительства Бердичево-Брестского участка Киево-Брестской линии в текущем 1869 году [4, л. 7].

Почти одновременно с разработкой высшими правительственными инстанциями направления будущей Бердичево-Брестской железной дороги сановниками, инженерами и предпринимателями велись неофициальные изыскания названной железнодорожной линии. В их расчеты входило обретение преимуществ в предполагаемой конкурентной борьбе за концессию на сооружение железной дороги между Бердичевым и Брестом. Несмотря на то, что в период с 1867 по 1869 г. включительно было выдано минимум 8 разрешений на проведение подобных изысканий 27 апреля 1870 г. концессия на Киево-Брестскую железную дорогу (в соответствии с утвержденным Александром II положением Комитета министров) была дарована действительному статскому советнику А. А. Рябинину. Концессия на Киево-Брестскую железную дорогу была выдана Рябинину без проведения им предварительных изысканий по всей длине новой дороги.

Тем ни менее, результаты выполненных изысканий «не пропали даром»: детальная проработка самых разных вариантов и направлений сооружения железнодорожной линии будет использована предпринимателями и правительством в бесконечных препирательствах и спорах между собой при выработке окончательного проекта и устава железнодорожной линии Киев – Бердичев – Брест.

Список использованных источников и литературы

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 219 (Департамент железных дорог МПС). Оп. 1. Д. 6115. Дело по ходатайству Фильёли Броги произвести изыскания от Бердичева через Житомир до Брест-Литовска. 22 лл.
2. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 547 (Берг Федор Федорович). Оп. 1. Д. 616. Письма М. Х. Рейтерна Бергу Ф.Ф. на русском и французском языках. 116 лл.
3. Головачёв, А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – СПб.: Тип. Р. Голике, 1881. – 404 с.
4. РГИА. – Ф. 219. Оп. 1. Д. 6878. Дело о выдаче концессии на построение Бердичево-Брестской железной дороги. 12 лл.

И. И. Калачева

УЧЕБНАЯ ДИСЦИПЛИНА «ИСТОРИЧЕСКАЯ ПАМЯТЬ В СОЦИАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЯХ» В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО СОЦИАЛЬНОЙ КОММУНИКАЦИИ: ОПЫТ БГУ

В контексте образовательной деятельности историческая память выполняет ряд важнейших функций: мировоззренческую (формирует целостную картину исторического процесса); идентификационную (способствует осознанию принадлежности к белорусской нации и государству); аксиологическую (определяет систему ценностных ориентаций личности); воспитательную (лежит в основе патриотизма и гражданской ответственности) [1, 2, 3].

В Республике Беларусь сохранение исторической памяти признано важнейшим направлением государственной политики в сфере образования и работы с молодежью. Целью воспитательной работы в учреждениях высшего образования Республики Беларусь является формирование разносторонне развитой, нравственно зрелой, творческой личности обучающегося, обладающей развитым историческим сознанием и чувством патриотизма. В соответствии с этой целью решается комплекс задач, важнейшими из которых являются:

- формирование гражданственности, патриотизма и национального самосознания на основе идеологии белорусского государства;
- подготовка к самостоятельной жизни и труду;
- усвоение общечеловеческих гуманистических ценностей, культурных и духовных традиций белорусского народа;
- развитие правовой культуры и готовности к исполнению гражданского долга.

Идеологическая и воспитательная работа в учреждениях высшего образования Республики Беларусь осуществляется в соответствии с комплексом нормативных правовых документов, образующих единое нормативное поле. Ключевыми документами в этой сфере являются: Кодекс Республики Беларусь об образовании; Директива Президента Республики Беларусь № 12 «О реализации основ идеологии белорусского государства»; Концепция непрерывного воспитания детей и учащейся молодежи; Программа непрерывного воспитания детей и учащейся молодежи в Республике Беларусь на 2021–2025 годы; Государственная программа «Образование и молодежная политика» на 2021–2025 годы; Стратегия развития государственной молодежной политики Республики Беларусь до 2030 года.

Данные документы определяют содержание, формы и методы воспитательной работы в учреждениях высшего образования, устанавливают единые требования к ее организации и проведению. На их основе разрабатываются планы воспитательной работы на уровне университета, факультетов и кафедр, что обеспечивает системный характер идеологической и воспитательной деятельности.

Анализ опыта работы учреждений высшего образования Республики Беларусь позволяет выделить несколько взаимосвязанных подходов к сохранению исторической памяти: