

Леанід Лаўрэш

Лідская чыгунка

Дакументальная аповесць

Мой лепшы ў свеце тата — Лявонцій Васільевіч Лаўрэш (1923–2009) — усё жыццё адпрацаваў на чыгунцы. Праваяваў вайну ад самага яе пачатку і дэмабілізаваўся толькі ў 1947 годзе, пасля чаго з вялікай цяжкасцю ўладкаваўся на працу слесарам у ваўкавыскае дэпо. Расказваў, што на «прыёмным экзамене» прыйшлося з кавалку металу зрабіць пласкагубцы — гэта было ўмовай прыёму. Але былы франтавы шафёр умеў працаваць з металам, а служба ў Чырвонай арміі давала неабходную ў той час для заходняга беларуса гарантыю палітычнай дабранадзейнасці — без гэтага на чыгунку таго часу нікога не бралі.

Працуючы ў ваўкавыскім дэпо, бацька хадзіў у вячэрнюю школу, бо цвёрда вырашыў стаць машыністам лакаматыва. Расказваў, як цяжка было рыхтавацца да заняткаў, калі суседзі па пакоі ў інтэрнаце звалі ісці адпачываць. Але ўпартасці хапіла, і пасля вячэрняй школы ў 1953 г. дзе тата паступае ў Гродзенскую трохгадовую школу машыністаў. За год да яе заканчэння спраўляе вяселле з маёймай. Мой старэйшы брат нараджаецца ўжо ў Лідзе (у 1957–м), куды мой тата трапіў па размеркаванні.

У канцы 1960–1970-х бацька вадзіў паравоз серыі «Л» («элка»), і чамусьці менавіта яго паравоз меў адрозны ад іншых гудок–акорд высокага тону, які немагчыма было зблытаць з іншымі. На ўездзе на станцыю паравозы павінны былі даваць гудок, і я, яшчэ малы, пачуўшы гудок свайго таты, бег папярэдзіць маму, каб рыхтавала сняданак...

Я доўга збіраў матэрыялы па гісторыі роднай для мяне лідскай чыгункі, бо не мог не напісаць гэтую аповесць.

Першы этап – Палеская чыгунка

У 1860–1862 гадах цераз паўночна-заходні ўчастак Лідскага павета была пракладзена чыгуначная лінія Санкт–Пецяярбург–Варшава

праз Вільню, на якой былі пабудаваны станцыі Вільня, Ландвараў, Руднікі, Алькенікі, Араны, Марцінканцы, Парэчча і Гродна.

Пытанне аб пабудове разгалінаванай сеткі ваенна–стратэгічных чыгуначных ліній на Палессі было прынята на сакрэтных нарадах Расійскага Генеральнага штаба яшчэ ў 1873 годзе. У 1881–м быў падпісаны Найвышэйшы загад пра будаўніцтва 136–цівёрстнай чыгункі Жабінка–Пінск, дзе ўпершыню дзеля такой мэты былі выкарыстаны чыгуначныя войскі. Гэтая дарога была пабудавана за адно лета. Таму паспрыялі раўнінная мясцовасць і амаль поўная адсутнасць штучных збудаванняў. 9 лістапада 1882 года там адкрыўся пасажырскі і таварны рух. План далейшага будаўніцтва Палескай чыгункі быў зацверджаны 14 лютага 1883 года Аляксандрам III. 12 мая прыступілі да ажыццяўлення гэтага плана. Работы па ўзвядзенні чыгункі пачаліся ў маі 1883 года. Восенню гэтага ж года быў пабудаваны чыгуначны мост праз раку Дзітва ў Даржах. У кастрычніку 1884–га завершаны мост праз раку Нёман у вёсцы Сялец.

Лідскі гісторык Міхал Шымялевіч так апісаў часы будаўніцтва першай чыгункі на Лідчыне: «.... часы, калі пачыналася будоўля чыгункі з Вільні на Роўна. Да гэтага часу Ліда была кутом, забітым дошкамі ад астатняга свету. Пры будаўніцтве дарогі наплыло тут рознай басоты, пачалі рэзаць багацейшых ксяндзоў па плябаніях, нападаць на адзіночныя хутары. Часы былі страшныя».

Пад будаўніцтва станцыі Ліда адышло 6 дзесяцін зямлі (6,83 га). Лідская станцыя будавалася паміж горадам і вёскай Дварцовая Слабада. Пасля будаўніцтва чыгункі горад пачаў пашырацца ў бок вакзала, а Дварцовая Слабада стала месцам жыхарства чыгуначнікаў і паступова ўлілася ў Ліду.

З пачаткам эксплуатацыі чыгунак з’яўляюцца і першыя будынкі для абслугоўвання лакаматываў і вагонаў — дэпо (французскае слова *depot* — літаральна «склад», «сховішча»). Яны будаваліся на буйных станцыях, там, дзе фармаваліся і адпраўляліся ў дарогу грузавыя і пасажырскія

¹ Гл: Полоцк–Седлецкая железная дорога. Альбом типовых и исполнительных чертежей сооружений железнодорожной линии Полоцк–Седлец и ветви Гродно–Мосты 1902–1906 гг. Санкт–Петербург: Техническая автолитография Георгия де Кельш, 1907.

цягнікі. У дэпо абавязкова меліся кузня і станочны парк. Такарны, фрэзерны, стругальны, свідравальны і наждачны — усе гэтыя станкі мелі пасава прывад ад паравой машыны. Станкі тады былі даволі прымітыўнымі, і таму вялікую ролю адыгрывала ўменне майстроў працаваць з металам. Каб заліваць падшыпнікі слізгання, у кожным дэпо меўся адмысловы залівальны ўчастак. На тэрыторыі дэпо размяшчаліся воданепорная вежа (будынак знаходзіўся паміж старым дэпо і сучаснай вуліцай Труханова) і паліўны склад. Для лакаматываў патрабаваўся пясок для прадухілення буксавання, таму меліся пяскасусылка, склад сухога пяску і прылады для экіпіроўкі пяском лакаматываў. Звычайна каля дэпо ўтвараўся цэлы пасёлак, у якім жылі некалькі тэхнічных кіраўнікоў, рамонтнікі і паравозныя брыгады.

Гісторыя захавала шмат варыянтаў планіроўкі, але першае лідскае дэпо было прамавугольнага тыпу. З праекта пашырэння лідскага чыгуначнага вузла, зацверджанага ў 1903 годзе, можна уявіць, з чаго складалася першая лідская станцыя Палескай чыгункі (зараз гэта ўсходні бок чыгуначнага вузла). Першае паравознае 3-хстойлавае дэпо добра бачна на схеме лідскай станцыі 1903 года.¹ Гэтае паравознае каменна-цаглянае дэпо на тры паравозы серыі «Чн» (ці, як кажуць чыгуначнікі, — на тры стойлы) было пабудавана восенню 1884 года.

Будынак першага лідскага дэпо мае па тры паравозныя брамы з паўночнага і паўднёнага тарцоў. Гэта значыць, што рэйкі праходзілі праз дэпо і заканчваліся трохі на поўдзень ад яго. Будынак з цёсанага каменю раней меў двухскатны дах, зараз мае надбудаваны другі паверх.

Першае лідскае дэпо захавалася, у ім з 1916 года знаходзілася чыгуначная электроўня, а потым электрычны размеркавальны пункт. Гэты будынак, якому ўжо амаль што 140 гадоў, — найцікавейшы ўзор тэхнічнага дойлідства XIX стагоддзя. Пасля рэстаўрацыі тут мог бы адкрыцца цудоўны чыгуначны музей.

У наступным, 1885 годзе ў Лідзе будуюцца першы вакзал — драўляны. Большасць вакзалаў Палескай чыгункі XIX стагоддзя былі з дрэва, яны будаваліся па тыпавых праектах і адрозніваліся адзін ад аднаго ў асноўным памерамі.



Першы лідскі вакзал з капліцай.

Маленькі артыкул ў газеце «Лідскае Слова» указвае нам месца, дзе стаяў першы лідскі вакзал: *«Падарозе, якая вядзе да старога вакзала, каля вокнаў казённага віннага склада растуць тры дрэвы-клёны. У Лідскую паліцэйскую ўправу паступіла ... прашэнне ад загадчыка канторы віннага склада, у якім ён просіць ссекчы дрэвы, спасылаючыся на тое, што яны сваім ценом перашкаджаюць выконваць работы па разліве пітва і працаваць у канторы, а таксама вільгаццю псуюць дах»*. Да старога вакзала вяла вуліца, якой зараз няма; вакзал стаяў прыкладна там, дзе зараз у былых чыгуначных пакгаўзах знаходзіцца мэблевая крама. Да 1915 года на картах Ліды абазначаны два вакзалы — новы, пабудаваны ў 1906-м (ёсць і цяпер), і стары, які існаваў з 1885 года, з часу пабудовы першай Палескай чыгункі. На схеме Лідскага чыгуначнага вузла перад старым вакзалам пазначана вялікая клумба.

Акрамя драўлянага вакзала першая станцыя мела: 60 сажняў пасажырскіх платформаў, 10 пагонных сажняў крытых і 20 закрытых таварных платформаў (пасажырскія платформы былі зроблены з друзу і бітай цэгля, залітых вапнавым раствором), водапрыёмны (на рацэ Лідзеі) і водапад'ёмны будынкі, жылыя дамы.

З-за ўдзелу ў будаўніцтве чыгункі ў 1887–1891 гадах у Лідзе кватараваў 2-гі чыгуначны батальён царскага войска, які потым быў пераведзены ў Баранавічы, камандзір — палкоўнік Сахацкі Аляксей Антонавіч (на пасадзе з 4 жніўня 1879 года).

Сярод інжынераў-чыгуначнікаў, якія будавалі Палескую дарогу, быў граф Ваўжынец Путкамер (1859–1923), унук знакамітай Марылі з Верашчакаў. Чыгунка прайшла ў некалькіх кіламетрах ад яго радавога маёнтка Бальценікі і была апошняй дарогай, у будаўніцтве якой ён прымаў удзел. Ваўжынец Путкамер нарадзіўся ў Бальценіках, скончыў гімназію ў Вільні і Інстытут інжынераў шляхоў зносін ў Пецяярбургу. Дзесяць гадоў адпрацаваў інжынерам, будаваў Уральскую і Бакінскую чыгункі. Пабудоваўшы магістраль каля свайго маёнтка, у 1890 го-дзе граф выйшаў у адстаўку і пасяліўся ў Бальценіках. Потым актыўна ўдзельнічаў у грамадскім жыцці краю, быў сябрам сельскагаспадарчага таварыства і куратарам Евангелісцка-рэфарматарскага сінода ў Вільні. Два разы выбіраўся ў Дзяржаўную думу Расіі: Другую і Чацвёртую. У складзе Другой думы ён уваходзіў у «польскае кола», а ў Чацвёртай — у беларуска-польска-літоўскую групу і быў сябрам Савета старэйшын думы.

У 1885 годзе памочнікам начальніка 1-га ўчастка Палескай чыгункі працуе *«інжынер, каледжскі сакратар, Іпаліт Станіслававіч фон Путкамер (на пасадзе з 1 студзеня 1885 г.)»* — рана памерлы малодшы брат Ваўжынца, які таксама атрымаў адукацыю ў Інстытуце інжынераў шляхоў зносін.

Участак Вільня–Лунінец (з адгалінаваннем Лунінец–Пінск: усяго 353 вярсты) адкрыўся для рэгулярнага руху 30 снежня 1884 года. У гэты дзень з боку Вільні цераз Ліду на Баранавічы прайшоў першы цягнік. У 1885 годзе ў Вільні пачала працаваць управа Палескіх чыгунак. У 1886 го-дзе Вільня–Ровенская і Пінская чыгункі перайменаваны ў Палескія чыгункі.

Палескія чыгункі злучалі Паўднёвы захад Расіі з Прыбалтыйскім, Паўночна-Заходнім, Цэнтральна-прамысловым раёнамі, мелі ваенна-стратэгічнае значэнне, спрыялі распрацоўцы лясных масіваў Беларусі, развіццю дрэваапрацоўчай і гарбарнай прамысловасці, росту гарадоў. Наогул, чыгункам абавязаны сваім нараджэннем гарады: Баранавічы, Маладзечна, Асіповічы, Жабінка, Жлобін, Лунінец і іншыя. Дзякуючы чыгунцы атрымалі другое дыханне старажытныя беларускія гарады Ліда і Орша. У той жа час старыя і славутыя гарады

— Мсціслаўе, Нясвіж, Наваградак — разам з адсутнасцю чыгункі былі пазбаўленыя стымулу для эканамічнага развіцця.

З’яўленне чыгункі змяніла спрадвечны лад жыцця на Лідчыне. Стала магчымым з Ліды ехаць на поўдзень, ва Украіну і далей. Ці, даехаўшы да суседняй Вільні, прас-тым шляхам праз Гродна–Варшаву наведваць Еўропу або, наадварот, ехаць на ўсход, у Пецяярбург ці Маскву. І рабіць усё гэта з неверагоднай па тым часе хуткасцю.

Страціў сваё значэнне і стаў мясцовай дарогай старажытны Лідскі гасцінец, які ішоў з Вільні праз Ліду і далей на поўдзень. Пасля пабудовы чыгункі тракт апусцеў, зніклі корчмы, па былым гасцінцы рухаліся толькі сялянскія вазы ці басаногія пастухі пераганялі гурты кароў. Стары тракт застаўся як сведка памяці стагоддзяў і адрадзіўся толькі тады, калі па яго трасе была пабудавана сучасная аўтадарога. Цалкам, як інстытуцыя, знік стары паштова-пасажырскі тракт Вільня–Ліда з шэрагам паштовых станцый. З пачаткам працы чыгункі змяняліся маршруты і закрываліся конныя паштовыя тракты, а на чыгуначных станцыях адкрываліся пункты ліставой пошты.

У той час на Лідчыне акрамя станцыі Ліда з’явіліся станцыі Беняконі, Бастуны і Нёман. Першымі начальнікамі чыгуначных станцый былі: станцыі Ліда — Андрэй Андрэевіч Патулаў, *«знаходзіцца ў запасе арміі, штабс-капітан, мае ўзнагароды: імяны медаль у памяць турэцкай вайны 1877–78 гг. і знак Чырвонага Крыжа, праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 верасня 1883 г.»*, памочнік начальніка станцыі Ліда — Уладзімір Канстанцінавіч Былінскі, *«праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 жніўня 1885 г.»*; станцыі Беняконі — Ігнат Іванавіч Гарц’ер, *«знаходзіцца ў запасе арміі, паручнік, праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 снежня 1884 г.»*; станцыі Бастуны — тытулярны саветнік Мікалай Іпалітавіч Магнушэўскі, *«праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 верасня 1885 г.»*; станцыі Нёман — карнет у запасе Леў Уладзіміравіч Зайнчкоўскі, *«мае знак ваеннага ордэна [Св. Гергія — Л. Л.] 4 ст., медаль у памяць вайны 1877–78 гг., каталіцкага веравызнання, на пасадзе з 15 лістапада 1884 г.»*.

Ад пачатку эксплуатацыі чыгункі начальнікам Лідскага аддзялення жандарскай управы быў

ротмістр Яўген Паўлавіч Патоцкі, «*скончыў Палтаўскі кадэцкі корпус, праваслаўнага веравызнання*».

З 15 лістапада 1884 года начальнікам станцыі Ліда прызначаецца Зайнчкоўскі Л. У. (таксама ён быў членам павятовага аддзялення Апякунскага камітэта па турмах); з 11 ліпеня 1892 года начальнікам станцыі Беняконі — Дзмітрый Арцём'евіч Малькевіч, «*праваслаўнага веравызнання*»; з 21 красавіка 1890 года начальнікам станцыі Бастуны — Аляксандр Васільевіч Уржумцаў, «*дваранін, ... праваслаўнага веравызнання*»; з 11 ліпеня 1892 года начальнікам станцыі Нёман — Дудулаў Пётр Сцяпанавіч, «*праваслаўнага веравызнання*».

З 1 снежня 1896 года начальнік станцыі Ліда — Канстанцін Аўгустынавіч Разенталь, «*мешчанін, атрымаў хатнюю адукацыю, лютэранскага веравызнання*»; з 1 мая 1895 года начальнік станцыі Беняконі — Аляксандр Міхайлавіч Цатліцкі, «*селянін, скончыў Маладзечанскую настаўніцкую семінарыю, праваслаўнага веравызнання*»; з 1 жніўня 1894 года начальнік станцыі Бастуны — Антон Сцяпанавіч Семянчук, «*мешчанін, хатняя адукацыя, праваслаўнага веравызнання*»; з 2 снежня 1895 года начальнік станцыі Нёман — Міхаіл Андрэевіч Сёмушкін, «*скончыў Маскоўскую павятовую вучэльню, праваслаўнага веравызнання*».

Начальнік дэпо ў Лідзе з 1 студзеня 1902 года — дваранін Мікалай Фёдаравіч Зяньковіч (скончыў тэхнічную чыгуначную вучэльню).

У 1904 годзе начальнікам станцыі Ліда быў той жа Ра-зенталь; станцыі Беняконі — адстаўны падпалкоўнік Антон Адамавіч Лянчэўскі, «*скончыў*

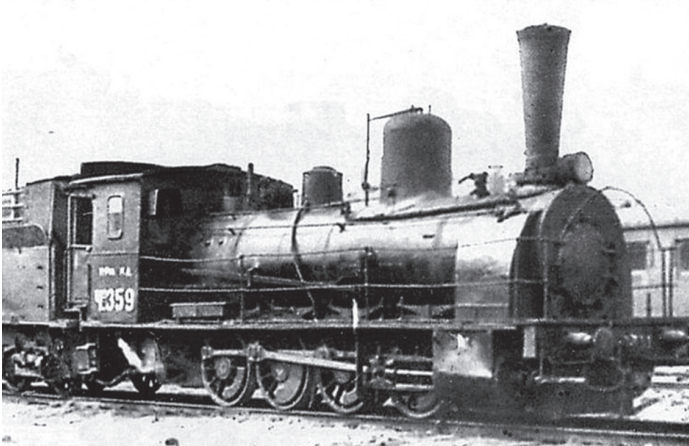
юнкерскую вучэльню, праваслаўнага веравызнання»; станцыі Бастуны — дваранін Уладзімір Апалонавіч Міхайлаў, «*скончыў рэальную вучэльню, праваслаўнага веравызнання*», станцыі Гуды — Фама Андрэевіч Гунчык, «*праваслаўнага веравызнання*»; станцыі Нёман — Сяргей Пятровіч Дарафееўскі, «*атрымаў хатнюю адукацыю, праваслаўнага веравызнання*».

Квітки на цягнік былі нятанныя. З «Віленскага каляндара» за 1899 год можна даведацца, што нават пасля зніжэння коштаў за праезд, якое адбылося 1 снежня 1894 года, квіток ад Ліды да Вільні каштаваў: у першым класе 3 рублі 20 капеек, у другім — 1 рубель 92 капейкі, у трэцім — 1 рубель 28 капеек. Пры тым што ў Еўрапейскай Расіі ў 1900 годзе гадавы даход на чалавека складаў 63 рублі — гэта сярэдня лічба, шмат хто не зарабляў і столькі, а ў Беларусі сярэдні заробак быў яшчэ меншы. У 1896 годзе чалавек, які адназначна быў часткай гарадской эліты Ліды, наглядчык (дырэктар) найлепшай на той час навучальнай установы ў горадзе — павятовай двухкласнай вучэльні — Свідэрскі С. С. зарабляў 500 рублёў у год (звыш таго яму выплочвалі грошы за арэнду кватэры)², гэта значыць, трохі больш за 40 рублёў у месяц. Праездка ў Вільню з вяртаннем дахаты для яго таксама каштавала нямала.

Каля Лідскага драўлянага вакзала ў 1897 годзе была пабудавана праваслаўная капліца. Маюнак і праект капліцы зрабіў студэнт, будучы архітэктар і інжынер Катовіч М. І.³ Праект быў зацверджаны начальнікам тэхнічнага аддзялення

² Для параўнання: 1 кг хлеба каштаваў не больш за 37 капеек, батон белага здобнага хлеба 300 грам — 7 капеек, «чырвонагалоўка» (чырвоны корак) — гарэлка, якую звалі ў народзе «казёнка», каштавала за бутэльку (0,61 літра) 40 капеек. «Белагалоўка» (белы корак) — гарэлка двайной ачысткі, каштавала 60 капеек. Піва танных гатункаў на разліў каштавала ад 6 да 10 капеек за 1 літр (бутэлькавае піва — за кошту шкла было даражэй у сярэднім на 20 капеек за бутэльку). У карчме горада, заплаціўшы 5 капеек, можна было выпіць 50 грамаў таннай гарэлкі і закусіць салёным агурком за 1 капейку. Наесціся ў такой карчме можна было за 10 капеек. У сярэднім, за поўны абед з алкаголем у рэстаране Вільні трэба было заплаціць 1,5–2 рублі, у Лідзе, вядома ж, менш.

³ Мікалай Іванавіч Катовіч — другі сын вядомага святара, настояцеля Віленскага Прачысценскага сабора, рэдактара (з 1869 года) «Літоўскіх епархіяльных Ведамасцей» протаіерэя Іаана Антонавіча Катовіча (1839–1911). Мікалай Іванавіч Катовіч — архітэктар і вядомы дзеяч рускага руху ў Польшчы. Нарадзіўся 25 лістапада 1875 года ў Вільні. У 1894 годзе скончыў Віленскую гімназію, дзе вучыўся разам з Васілём Шверубовічам — будучым знакамітым МХАТавіскім акцёрам Качалавым. Далей абодва вучыліся ў Пецяярбургу. У 1899 годзе Мікалай Катовіч скончыў Пецяярбургскі інстытут цывільных інжынераў, атрымаў дыплом інжынера з правам правядзення будаўнічых, дарожных і землямерных работ. Ён пабудоваў у Пецяярбургу 14 даходных дамоў, драўляную царкву ў дачным пасёлку Вырыца і сяле Карташэўскім. Да 1922 года жыў у Расіі. У 1922 годзе эміграваў у Польшчу, кіраваў будаўнічым і землямерным бюро ў Драгічынскім павеце. У 1927 годзе пераехаў у Берасце, дзе нейкі час займаў пасаду гарадскога архітэктара, а потым кіраваў будаўнічым і землямерным бюро, займаўся прыватнай архітэктурнай практыкай. 8 мая 1934 года Мікалай Катовіч нечакана памёр. Яго пахавалі на Трышынскіх могілках у Берасці, магіла не захавалася. Быў непрыхаваным манархістам, у бюро, якім кіраваў, прымаў выключна аднадумцаў. З'яўляўся актыўным дзеячам рускага дабрачыннага таварыства і рускага нацыянальнага аб'яднання. Жывучы ў Пінску, вёў шырокую і заканспіраваную дзейнасць, узначальваў тайную манархічную арганізацыю, якая была тады ў горадзе і кіравалася з Парыжа генералам Куцэпавым. Пасля пераезду ў Берасце Катовіч спыніў актыўную палітычную дзейнасць, заняўся выключна сваім бізнесам. Быў архітэктарам і будаўніком рускай гімназіі ў Берасці.



Паравоз серыі Чн.

ўправы Палескіх дарог. Капліца была пабудавана ў гатычным стылі з расшыўкай з шэрай цэгля і мела калоны. Знаходзілася з паўднёвага боку вакзала каля кратаў платформы, на штучным узгорку, у садку, сярод кветнікаў. Дзякуючы загадчыку ўчастка дарогі Лунскаму, які кіраваў працамі, капліца была пабудавана на працягу аднаго месяца. Матэрыялы на яе абышліся ў 250 рублёў, будаўнікі працавалі бясплатна. Абраз Св. Мікалая выпісалі з Масквы, ён каштаваў 125 рублёў. Змяшчаўся ў глыбіні нішы капліцы за шклом, перад ім быў размешчаны вялікі ліхтар — лямпа з рознакаляровым шклом. Капліца ў вячэрні і начны час асвятлялася звонку двума ліхтарамі, пастаўленымі па абодва бакі. Пад абразом мелася дошка з белага мармуру з залатым надпісам: «Збу-

Дэпо, аднатыпнае лідскаму, на станцыі Мінеральныя Воды.



даваная стараннасцю службоўцаў палескіх чыгунак на станцыі "Ліда" ў памяць Святой каранацыі 14 мая 1896 года гасудара імператара Мікалая II і гасударыні імператрыцы Аляксандры Фёдарайны. Асвечана 30 жніўня 1897 года».

Для асвятлення капліцы прыбыў спецыяльны вагон-царква. Боская літургія ў ім пачалася а 9-й раніцы 30 жніўня 1897 года. «Літоўскія епархіяльныя Ведамасці» пісалі: «*Настаяцель вагона-царквы а. Шырынскі прамовіў назідацельнае слова, прысвечанае ўшаноўванню і памяці князя Св. Аляксандра Неўскага, а таксама свяціцеля Мікалая. Пры гэтым а. Шырынскі падкрэсліў глыбокае рэлігійнае значэнне будынка капліцы ў імя гэтага свяціцеля каля чыгункі, пры станцыі, дзе заўсёды спыняюцца цягнікі і дзе, такім чынам, людзі усіх веравызнанняў, якія вандруюць, могуць узнесці свае малітвы да Св. абраза свайго апекуна і абаронцы ў дарозе. Па заканчэнні літургіі адбыўся хросны ход з вагона-царквы да збудаванай капліцы з абразом Божай маці і мясцовымі абразамі і толькі што напярэдадні асвечаным вялікім абразом для капліцы – пры спева малітваў Св. Аляксандру Неўскаму і свяціцелю Мікалаю. Абразы неслі чыгуначныя службоўцы станцыі Ліда. Для самой капліцы, упрыгожанай зелянінай і гірляндамі кветак, было здзейснена воднае асвятленне з чытаннем малітваў на асвятленне капліцы і крыжа, які потым быў ўзняты на капліцы, было абвешчана шматгоддзе гасудару імператару і царственнаму дому, Св. Сіноду, архіепіскапу Ераніму, урадаваму сінкліту, воінству, стваральнікам капліцы, начальству Палескіх чыгунак, службоўцам станцыі Ліда і ўсіх ліній гэтай дарогі і ўсім праваслаўным хрысціянам. Урачыстасць скончылася хросным ходам назад у вагон-царкву.*

Паўнаце ўрачыстага набажэнства ў гэты дзень шмат садзейнічаў выдатна складзены канторшчыкам станцыі сп. Шаршнёвым хор аматараў з службоўцаў станцыі, які стройна выконваў спевы на ўсіх набажэнствах».

Увосень 1905 года Расійскую імперыю ахапілі усеагульныя забастоўкі. 12 кастрычніка на сходзе прадстаўнікоў Палескай чыгункі было вырашана распачаць падрыхтоўку да іх — і сход згадзіўся пакінуць толькі рух паштовых цягнікоў. Пра гэта было тэлеграфам паведамлена на ўсе станцыі.

7 снежня начальнік Віленскага ахоўнага аддзялення дакладваў загадчыку палітычнай часткай Дэпартаменту паліцыі аб тым, што ў Вільні ў памяшканні гуртка Палескай чыгункі адбыўся сход служачых. На ім былі абраныя члены Віленскага мясцовага забастовачнага камітэта дарогі. У зону адказнасці камітэта ўваходзіла лінія ад станцыі Вільня да станцыі Ліда. Мэты былі выключна палітычныя, а галоўнай зброяй супраць урада камітэт лічыў забастоўку. Для дапамогі забастоўшчыкам камітэт паставіў адлічыць у фонд падтрымкі дзённы заробак. На жаль, больш падрабязнай інфармацыі пра забастоўку чыгуначнікаў на Лідчыне я не маю.

Але падзеі рэвалюцыі 1905–1906 гадоў адгукнуліся тым, «што 7 кастрычніка 1906 г. паштовы цягнік на Вільню каля Ліды быў абстраляны неведомымі Некалькі куль прабіла сцяну вагона і адзін пасажыр быў паранены». Так паведамляла прэса. Магчыма, гэта была спроба рабавання цягніка. Але розныя здарэнні адбываліся на чыгунцы. Напрыклад, 27 кастрычніка 1906 года а шостае вечара на станцыі Ліда «сялянін Мікалай Паўлоўскі пераходзіў чыгуначнае палатно, пры гэтым патрапіў пад манеўровы цягнік, які адрэзаў яму ногі. Пацярпелы быў дастаўлены ў чыгуначную амбулаторыю, дзе праз дзве гадзіны памёр у пакутах».

У раскладзе руху за 1906 год па Палескай чыгунцы з Вільні праз Ліду на Баранавічы–Сарны значыліся тры цягнікі: хуткі, паштовы, таварны адмысловы. Столькі ж цягнікоў рухалася ў адваротным кірунку⁴.

У 1906 годзе ўправа Палескай чыгункі надрукавала справаздачу за 1904–1905 гады. Агульная даўжыня чыгункі ў гэтыя гады дасягнула 1 441 вярсту, прайшло 60 474 цягнікі (з іх пасажырскіх і таварна-пасажырскіх 14 075). Перавезена 1 751 114 пасажыраў усіх класаў, якія заплацілі за квіткі 1 814 935 рублёў. Перавезена 210 046 075 пудоў грузаў, на што было выплачана 10 393 381

⁴ Расклад руху:

Праз Ліду ў кірунку Баранавічы–Сарны.

Хуткі № 1: прыбыццё 2–49, адпраўленне 3–04.

Паштовы № 3: прыбыццё 5–39, адпраўленне 5–54.

Таварны, адмысловы № 7: прыбыццё 23–44, адпраўленне 23–59. Назад.

Хуткі № 2: прыбыццё 16–14, адпраўленне 16–29.

Паштовы № 4: прыбыццё 13–19, адпраўленне 13–34.

Таварны, адмысловы № 8: прыбыццё 6–28, адпраўленне 6–43.



Інжынер–чыгуначнік Ваўжынец Путкамер, унук Марылі Верашчакі, дэпутат Дзяржаўнай думы Расіі двух скліканняў.



Першае лідкае дэпо, від з поўдня.



Станцыя Нёман (лінія Вільня–Баранавічы).

рублёў. Чысты прыбытак склаў 4 326 508 рублёў (у папярэднім годзе 4 505 215 рублёў, найбольш даходным годам быў 1901-ы — тады прыбытак дасягнуў 5,5 млн. рублёў). На чыгунцы працавала 30 401 чалавек, здарылася 165 няшчасных выпадкаў, з іх 13 смяротных, выдадзена 19 489 рублёў аднаразовай матэрыяльнай дапамогі. Працавала 7 чыгуначных школ, у якіх вучылася 1 318 вучняў. Цэнтральная бібліятэка у Вільні мела 10 304 тамы і 425 чытачоў. Пра наяўнасць у Лідзе чыгуначнай вучэльні мы можам даведацца з паведамлення ў газеце: «30 снежня (1912 г.) сябры гуртка чыгуначнай вучэльні ладзяць спектакль з канцэртным аддзяленнем на карысць сваёй вучэльні».

Чыгунка Полацк–Сядлец

Чарговы план будаўніцтва чыгунак быў зацверджаны Указам цара Мікалая II ад 1 верасня 1901 года.

Расія не мела ўласных сродкаў для такога маштабнага і дарагога будаўніцтва ваенных, стратэгічных, а значыць — стратных дарог. Затое Францыя, занепакоеная суседствам з Германіяй, настойвала на больш хуткім вырашэнні пытанняў будаўніцтва шляхоў зносін.

На пачатку 1901 года, пасля перамоў на ўзроўні кіраўнікоў дзяржаў, Расіі былі выдаткаваны французскія пазыкі на суму 200 мільёнаў рублёў для неадкладнага праектавання і будаўніцтва стратэгічных чыгунак. Участак будучай лініі ад Балагое да Полацка абышоўся ў 53 мільёны рублёў, або 118 131 рубель на вярсту — гіганцкія грошы для таго часу.

Стратэгічная чыгунка Балагое–Сядлец будавалася з 1902 па 1907 год. Часткай гэтай дарогі была лінія Полацк–Сядлец (590 вёрст), якая прайшла праз Вілейку, Маладзечна, Ліду, Масты, Ваўкавыск, Свіслач і мела адгалінаванне з Мастоў на Гродна. Галоўным прызначэннем дарогі з’яўлялася перакідка падчас вайны расійскага войска ў Польшчу. Адсюль шматлікія пакгаўзы, вайсковыя пляцоўкі, стайні, хлявы, забеспячэнне аб’ектаў харчавання, патрабаванні павышанай бяспекі на выпадак ваенных дзеянняў. «Дадатковыя патрабаванні» датычыліся вузлавых станцый, якіх на трасе было шмат, у тым ліку Полацк, Маладзечна, Ліда, Ваўкавыск, Масты. Кожная з іх абавязкова павінна была мець злучальныя чыгуначныя каляіны, з дапамогай якіх можна было трапіць з адной дарогі на другую, не мяняючы галавы цягніка (у выпадку Ліды: з Полацка–Сядлецкай лініі на Палескую і наадварот). Прапускная магчымасць лініі Полацк–Сядлец пры рабоце ўсіх тэхнічных блакіровак на станцыях — 1 пара пасажырскіх і 47 пар ваенных паяздоў у суткі.

Кіраваў будаўніцтвам Уладзімір Віктаравіч Цімафееў-Расоўскі (1856–1913). Яго сын, вучоны-генетык з сусветнай вядомасцю Мікалай Цімафееў-Расоўскі пісаў пра бацьку: «Ён толькі будаваў чыгункі і ніколі не працаваў на эксплуатацыі. Пабудоваў ён у былой Расійскай імперыі каля 15 000 вёрст чыгунак і быў буйным інжынерам–дарожнікам, які стварыў свайго роду практычную школу інжынераў». Талент інжынера і арганізатара Цімафееў-Расоўскі з бляскам праявіў на беларускай зямлі. Яму ўдалося эканоміць больш за 12 млн. руб., гэта больш за 15 % з амаль 81 млн. руб., запланаваных па каштарысе выдаткаў на будаўніцтва. Выпадак беспрэцэдэнтны на фоне казнакрадства, якое звычайна суправаджала будаўніцтва чыгунак у Расійскай Імперыі.

Будаўніцтва дарогі выклікала шматлікія скаргі. Вядомая, напрыклад, цяжба паміж лідскім саборным пратаіерэем Іосіфам Каяловічам (родным братам вядомага гісторыка), пра якую сведчыць архіўная справа. А уласнік маёнтка Вялікае Мажэйкава Станіслаў Грабоўскі нават загадаў свайму эканому ўжыць любыя высілкі, каб чыгуначная станцыя, якая потым атрымала назву Скрыбаўцы, не будавалася на землях яго маёнтка. Таму станцыя была пабудавана ад маёнтка далей, чым першапач

чаткова планавалася. Чыгуначная лінія паміж Лідай і Маладзечнам прайшла проста праз зямлю маёнтка Багданаў мастака Фердынанда Рушчыца. У сваім «Дзённіку» мастак занатаваў некалькі эпізодаў будоўлі:

«Багданаў, 25.08 (1901).

Прыехалі інжынеры⁵. Яны тут, у Багданаве, нечакана. Не папярэджаючы нікога, не пытаючыся, хаця б з далікатнасці, пра дазвол, вядуць лінію, высякаюць трасу ў лесе, замяраюць будынкі. Адносна нас, грамадзян тутэйшага краю, іх не абавязвае да гэтага не толькі права, але нават элементарныя законы прыстойнасці.

Багданаў, 27.08 (1901).

Зноў іншая траса. Зараз каля самага маёнтка, так што, можа, прыйдзеца знесці толькі што пастаўленае гумно і хлэй. Маёнтка будзе пасечаны на кавалкі. Амаль цэлую ноч думкі пра будучыню Багданавы, пра клопаты, змены, якія прыйнясе будоўля чыгункі ў гаспадарку, не даюць мне заснуць.

Багданаў, 27.06 (1902).

Я змог сёння растраціць шмат энергіі, і гэта для мяне добра. Ад 11-й да 6-й хадзіў з эканомам па лесе, па трасах, вызначаных інжынерамі. На зямлі скрозь сляды людской нікчэмнасці, ашуканства і крадзяжу, але над гэтым усім узвышаўся гонкі, ганарысты лес — рэшткі старажытных волатаўскіх лясоў.

Багданаў, 30.06 (1902).

У нас Ягміны⁶ і інжынеры. Відавочна, яны пад уражаннем атмасферы ў Багданаве. Калі зайшла размова пра «Ашмянскі павет»⁷ і пра захаванне даўніны, Ягмін Ян Максімільянавіч не вельмі добра сябе адчувае.

Багданаў, 01.08 (1902).

Хоніг⁸ у нас. Паведамляе, што зацверджана лінія (праектаванай чыгункі) вышэй млына. Для нашай гаспадаркі гэта вельмі нязручна. Дзіўна, што пра станцыю ніхто не вядзе гаворкі».

Знаходжанне велізарнай масы будаўнікоў выклікала трывогу ва ўлады і насельніцтва, пра што сведчыць запыт лідскага павятовага



Новае дэпо і воданепорная вежа ў Лідзе. Пасля 1907 года.

спраўніка да віленскага губернатара ад 7 сакавіка 1903 года: «Канфідэнцыяльна. Гэтым летам ў Лідскім павеце чакаецца вялікая колькасць работ для будаўніцтва Балагое–Седлецкай чыгункі і шашы Ліда–Гродна. Па сабраных мною звестках на гэтых будоўлях у межах ... павета і горада Ліда будзе працаваць больш за 8 000 чалавек. Для аховы спакою ... і насельніцтва горада Ліда і павета ад магчымага з боку будаўнікоў гвалту, і прымаючы пад увагу вельмі абмежаваную колькасць ... паліцэйскіх чыноўнікаў і шэраговых паліцыянтаў, а таксама тое ... што раскватараваныя ў горадзе Ліда 3-ры батальёны 172-га пяхотнага палка ў канцы красавіка выступаюць у поўным складзе ... ў мястэчка Араны, я дазволю сабе пачціва прасіць .. аб раскватараванні ў горадзе Ліда на летнія месяцы бягучага года якой–небудзь вайскавай часткі, хаця б у складзе 1–2 батальёнаў Падпісаў Векшыцкі».

Па ўсёй новай чыгунцы на вузлавых станцыях былі пабудаваны паравозныя дэпо веернага тыпу столлю з бетонных пліт на жалезных бэльках. Дэпо мелі жалезныя вокны і брамы, керамічныя трубы вентыляцыі. Лідскае дэпо на 16 стойлаў для паравозаў было пабудавана ў 1906 годзе. Перад нашым дэпо меўся паваротны круг сістэмы Сэлера дыяметрам 64 футы. На схеме Лідскага чыгуначнага вузла бачна, што каля новага дэпо планавалася пабудова яшчэ адно, на 24 стойлы.

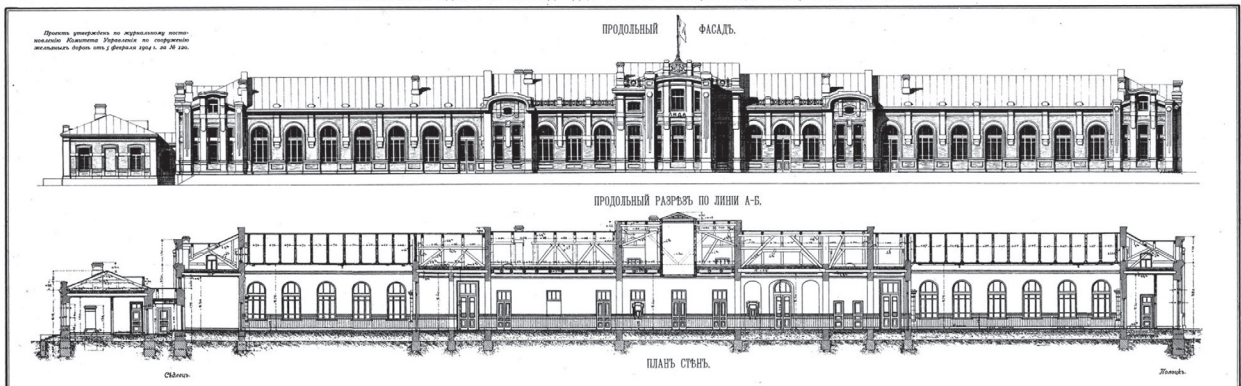
⁵ Інжынеры вызначалі трасу праектаванай лініі чыгункі Ліда–Маладзечна, якая праходзіла праз землі, што належалі Багданаву і Вайганам.

⁶ Ягмін Ян Максімільянавіч (? – пасля 1919) — уладальнік маёнтка Гальшаны ў Ашмянскім павеце, з часткова разбураным Сапежынскім замкам, з 1888 года маршалак ашмянскай шляхты па прызначэнні.

⁷ Маецца на увазе кніга: Czesław Jankowski. Powiat Oszmianski. Petersburg, 1896.

⁸ Хоніг — інжынер чыгункі. У 1902–1903 гадах будаваў чыгуначную лінію Ліда–Маладзечна, якая праходзіла праз Багданаў.

ПАСАЖИРСКОЕ ЗДАНИЕ III РАЗРЯДА ДЛЯ УЗЛОВОЙ СТАНЦИИ ЛИДЫ, ПЛОЩ. 232,57 КВ. САЖ.



Праект лідскага вакзала, пабудаванага разам з чыгункай Полацк–Сядлец.

Першая сусветная вайна не дазволіла рэалізаваць гэты план.

У такім выглядзе дэпо праіснавала да Другой сусветнай вайны. Памятаю, мой тата, спасылаючыся на старых чыгуначнікаў, казаў: «*Царскае дэпо было значна большае за сучаснае, у яго хаваліся ўсе паравозы-авечкі*⁹». Падчас Другой сусветнай вайны старое дэпо было моцна па-шкоджана, і на тым жа месцы ўзноўлены значна меншы будынак сучаснага дэпо.

Трохі на поўнач ад паваротнага круга Сэлерса пабудавалі новую воданапорную вежу, якая, верагодна, працавала разам са старой водапад'ёмнай вежай каля старога дэпо па сучаснай вуліцы Труханава. Новая цагляная цыліндрычная двухпавярховая вежа мела два ва-дзяныя бакі, якія ўзімку падаграваліся. Вежа ўзарвана адыходзячымі рускімі войскамі ў 1915 годзе. Замест яе немцы часова ўладкавалі бакі для вады на зрубе, складзеным са шпалаў.

Новую воданапорную вежу каля дэпо адбудавалі ў 1920–х, але ў Другую сусветную яна была зноў парушана.

Для пашыранай чыгункі была пабудавана новая водапрыёмная станцыя на рацэ Лідзея (існуе да нашага часу). Уся сістэма водападрыхтоўкі магла забяспечыць 210 куб.сажняў адмыслова ачышчанай для паравозаў вады ў суткі.

Па ўсёй даўжыні новай чыгункі была наладжана тэлеграфная і тэлефонная сувязь. Тэлефоны мелі начальнікі вакзалаў, казармаў, дэпо і ды-

станцый пучі. Акрамя гэтага была магчымасць у любой кропцы лініі падключыць да тэлефоннага дроту так званы «фонапор» (пераносны тэлефонны апарат) і размаўляць са станцыяй.

Трэба адзначыць, што ў 1905–1907 гадах на будаўніцтве чыгункі Балагое–Сядлец у Лідзе працаваў дзясятнікам грамадскі дзеяч, беларускі паэт, прэзідэнт, драматург, аўтар першых беларускіх падручнікаў Карусь Каганец (Казімер Кастравіцкі). Прывёз сюды жонку і дваіх дзяцей, Янку і Мірона. Свой «Беларускі лемантар...» ён напісаў менавіта ў Лідзе, падчас працы на чыгунцы. Непасрэдна ў Лідзе сям'я жыла да 1906 года.

На Лідчыне з'явіліся новыя чыгуначныя станцыі з вакзаламі: Гаўя, Скрыбаўцы і Ражанка. Кожны вакзал меў наступныя асобныя памяшканні: крытыя сенцы для ўваходу з боку непасрэдна памяшкання вакзала і з боку плошчы, пошта, лямпава, у якой захоўвалі і запраўлялі газай ліхтары, кантора начальніка станцыі, тэлеграф, каса, багажнае аддзяленне, памяшканне дзяжурнага вартаўніка. Вакзалы мелі дзве залы для чакання — прызначаныя для пасажаў I–II і III класаў. Абаграваліся кафлянымі печамі. Для пасажаў I і II класаў працавалі мужчынскі і жаночы ватэрклазеты з рукамынікамі.

Вакзалы (яны называліся пасажырскімі будынкамі), як і вагоны, таксама мелі клас: самыя вялікія — I, самыя маленькія — IV (мелі плошчу

⁹ Паравоз «Авечка» (па-руску «Овечка») — паравоз серыі «О».

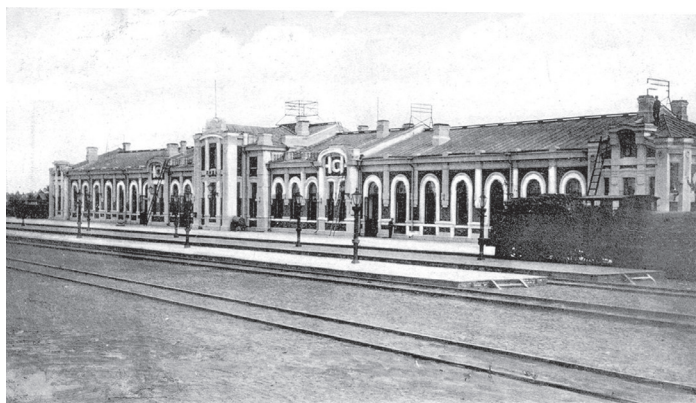
75 і 50 кв. саж.). Найчасцей сустракаліся вакзалы III і IV класаў¹⁰. На лініі Балагое–Полацк–Сядлец, якая ішла ў Польшчу, цагляныя вакзалы II класа (Ліда, Маладзечна, Ваўкавыск і інш.) пабудаваны з элементамі мадэрна, цагляныя вакзалы III класа (Гаўя, Скрыбаўцы і Ражанка і інш.) мелі элементы готыкі, а драўляныя, з мезанінамі і шпілямі, выкананы ў дзівосна прыгожым стылі мадэрн. Гісторык архітэктуры А. М. Кулагін паведаміў, што праекты Лідскага і іншых вакзалаў рэалізаваны маскоўскімі дойлідзямі.

Вакзалы II класа ў Маладзечне і Ваўкавыску мелі плошчу 203 кв. саж., лідскі вакзал — 232 кв. саж. Усе яны былі аднапавярховыя, цагляныя, крытыя жалезам. На кожным быў уладкаваны водаправод і ватэрклазет. Вакзалы і платформы мелі не электрычнае, а газавае асвятленне па сістэме варшаўскага інжынера Кржамінскага (з выкарыстаннем распыленага бензіну). Чыгуначная электроўня ў Лідзе пачала працаваць ў будынку першага лідскага дэпо каля 1916 года.

Новы цагляны вакзал «астраўнога» тыпу ў Лідзе пабудаваны для сумеснага карыстання абедзвюх дарог. З паўднёвага боку лідскага вакзала размяшчаліся кухня і рэстаран (буфет). Падземная лядоўня круглай формы для захоўвання прадуктаў знаходзілася прыкладна ў 50 метрах на поўдзень ад кухні, яшчэ далей на поўдзень месціўся будынак для захавання бензіну для асвятлення.

Зала чакання для пасажыраў I і II класа займала паўднёвае крыло будынка вакзала (межавала з буфетам), а зала чакання для пасажыраў III класа — паўночнае. Усю сярэдняю частку будынка займала адміністрацыя. З праекта бачна, што вакзал меў толькі адну звычайную і адну багажную касу з прыёмам багажу (з боку залы чакання III класа). З паўночнага боку вакзала некалькі пакояў займалі ваенны камендант і яго канцылярыя.

Пасажырскія платформы на вузлавых станцыях мелі даўжыню 75 і шырыню 2 сажні і часткова брукваліся цэментнымі пліткамі, а частко-



Р. В. Е. № 187.

Ліда. Вокзалъ

Лідскі вакзал. Пасля 1906 года.

ва рабіліся з каменнага друзу або бітай цэглы, якую залівалі вапнавым растворам. Платформы былі абсыпаныя пяском і ўтрамбаваныя «да шчыльнасці добрай садовай дарожкі». Па краях і пасярэдзіне платформы ўкладваліся дарожкі з дошак. Каля кожнага вакзала ўладкоўваліся «садочкі», разбіваліся кветнікі. Плошчу і вуліцу каля вакзала масцілі каменем. Усе жылыя і службовыя памяшканні да адкрыцця дарогі былі «цалкам мэбляваныя і забяспечаныя білетнымі скрынямі і штэмпелямі, вагавым абсталяваннем, брызентам, вогнетушільнымі прыборамі, сігнальным інвентаром, інструментамі, качэргамі, венікамі...».

Пасажыры на невялікіх станцыях елі ў буфетах — яны называліся «буфетны стол», а на вялікіх станцыях, напрыклад, у Лідзе, — у рэстаранах. Буфеты, як і вагоны, таксама былі розных класаў. Буфеты і рэстараны ўтрымліваліся прыватнымі асобамі па дамове з чыгункай і падпарадкоўваліся непасрэдна начальніку станцыі. Вагонаў-рэстаранаў у большасці цягнікоў не было, і таму да падыходу кур'ерскага або паштовага цягніка па тэлеграфі даведваліся пра лік пасажыраў і загадзя накрывалі сталы. Рэстаран на лідскім вакзале працаваў да пачатку 2000-х.

Узровень культуры пры абслугоўванні пасажыраў у буфетах і рэстаранах быў высокі.

¹⁰ Класіфікацыя вакзалаў; па плошчы памяшканняў і разліковай ёмістасці вакзалы дзеляць на:

- пазакласныя — больш за 11 тыс. кв. метраў, больш за 1500 пасажыраў;
- I класа — ад 4,6 да 11 тыс. кв. метраў, 1200–1500 пасажыраў;
- II класа — ад 2,3 да 4,6 тыс. кв. метраў, 500–1200 пасажыраў;
- III класа — менш за 2,3 тыс. кв. метраў, да 500 пасажыраў.



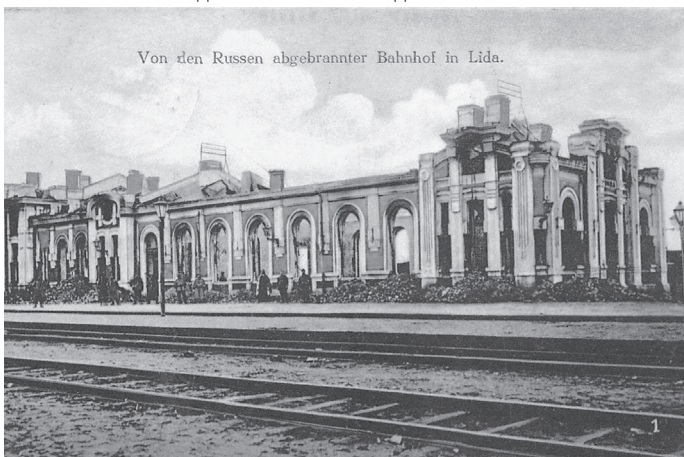
Gruss aus Lida

Віадук на перасячэнні калейў Вільня–Баранавічы і Маладзечна–Масты.

Пра гэта, напрыклад, можа сведчыць выпадак, апісаны ў газеце «Беларус»: «*Беняконі. На гэтай станцыі нейкі чалавек забыўся партманет з грошыма ў буфеце. Але служачы станцыі аддаў гэты партманет жандару, а той, праходзячы ўсе вагоны, дапытваў, хто згубіў партманет, але ніхто не прызнаваўся. І толькі на трэцяй станцыі той чалавек, які згубіў грошы, агледзеўся і вярнуўся да Беняконяў за стратай.*

Усе малыя чыгуначныя будынкі — казармы, паўказармы, будкі вартаўнікоў, лінейныя будынкі былі драўляныя на каменных фундаментах, крытыя дахоўкай ці жалезам і прызначаліся для пражывання адміністрацыйнага персаналу сярэдняга і ніжняга звяна, рабочых, абходчыкаў і вартаўнікоў. У кватэрах старэйшых службоўцаў

Спалены Лідскі вакзал. 1915 год.



Von den Russen abgebrannter Bahnhof in Lida.

меліся ватэрклазеты і ванны, для начальства былі пабудаваны два чатырохкватэрныя дамы на сучаснай вуліцы Труханава. На станцыі Ліда для жаўнераў быў пабудаваны цёплы барак плошчай 100 кв. сажняў. Тут была ваенная замощаная платформа даўжынёй 200 сажняў з адмысловымі шляхамі пагрузкі і выгрузкі войск. Была яшчэ і цагляная майстэрня сярэдняга рамонту, якая не захавалася.

Жылы фонд ствараўся надзейна і спраўна служыць аж да сёння, хоць прамінула з дня пабудовы больш за 110 гадоў.

У асноўным будоўля чыгункі была закончана ўжо да канца 1905 года. Лідскі вакзал быў пабудаваны да 1906 года, бо менавіта ў гэтым годзе гісторык Міхал Шымалевіч напісаў: «*У г. Лідзе размешчаны злучаны вакзал Палескай і Балагое–Сядлецкай чыгунак.*» Тады ж з'явіліся новыя, аднатыпныя лідскаму, вакзалы ў Маладзечне і Ваўкавыску.

«Кур'ер Літоўскі» ў апошнім нумары 1905 года пісаў, што працоўны рух на дарозе Полацк–Сядлец пачнецца ўжо 7 студзеня 1905 года, спачатку будуць курсіраваць толькі тры цягнікі на тыдзень. Лінія ўжо падзеленая на тры дыстанцыі: Ваўкавыск–Ліда, Ліда–Маладзечна, Маладзечна–Полацк, прычым кожная дыстанцыя спачатку будзе мець свой расклад руху, які аднак будзе каардынавацца з рухам цягнікоў па Палескай дарозе праз Ліду і з рухам па Лібава–Роменскай дарозе ў Маладзечне. На пачатку лютага тая ж газета паведаміла, што чыгунка Балагое–Сядлец ужо здзяйсняе пасажырскія перавозкі на ўчастку паміж Ваўкавыскам і Полацкам, «*для перавозкі прымаюцца і грузы. Пасажырскія квіткі прадаюцца толькі па лініі новай дарогі, пры перасадцы на іншую лінію неабходна купляць іншы білет.*»

Але пуск дарогі ў поўным аб'ёме зацягваўся, бо і ў сакавіку 1906 года газета «Кур'ер Літоўскі» пісала: «*Падобна на тое, што новая чыгунка Балагое–Сядлец увосень ужо пачне працаваць. Ужо зараз таварныя цягнікі тры разы на тыдзень адпраўляюцца з Маладзечна ў бок Вілейкі, цэнтральны вакзал у Маладзечна ўжо пабудаваны...*». Тым не менш 28 ліпеня прэса паведаміла, што 15 жніўня чаканага адкрыцця рэгулярнага руху не адбудзецца, аднак вырашана на

галоўных станцыях адкрыць паштовыя аддзелы, а на ўсіх іншых — пункты прыёму-выдачы пошты. У ве-расні канчаткова вызначыліся з тым, што рэгулярны рух пачнецца з 1 студзеня 1907 года.

На пачатку студзеня 1907 года новая лінія здаецца ў пастаянную эксплуатацыю, «Кур'ер Літоўскі» паведамляе: «Ад 1 студзеня лінія Балагое–Ваўкавыск з адгалінаваннем на Гродна далучана да Мікалаеўскай дарогі. Па ёй адкрыты рэгулярны рух цягнікоў. Часова курсуе толькі адна пара паштова-пасажырскіх цягнікоў, з якіх кожны складаецца з аднаго вагона першага класу, аднаго — другога класу і двух вагонаў трэцяга класу.

Цягнік выходзіць з Балагое ў 04–30, з Полацка ў 19–41, з Маладзечна ў 01–45, з Ліды ў 05–51, прыбывае ў Ваўкавыск у 09–00.

З Ваўкавыска выходзіць у адваротны бок у 22–45, з Мастоў у 23–45, з Ліды ў 01–40, з Маладзечна ў 05–20, з Полацка ў 11–27. У Балагое цягнік прыбывае ў 02–50.

З Гродна цягнік выходзіць у 19–15, прыбывае ў Мастоў ў 20–55. З Мастоў на Гродна адпраўляецца ў 11–10 і прыбывае ў 12–50».

Праз некалькі тыдняў газета адзначае, што «Адкрыццё руху па чыгунцы Балагое–Сядлец паскорыла гандлёвы пульс у нашым краі ... Артэрыя гэтая мае для яго вялікае эканамічнае значэнне ... Але ўзмацнілася русіфікацыя краю з-за наплыву інжынераў, прадпрымальнікаў, чыгуначных службоўцаў ... якія на чыгунцы заўсёды былі «з-над Волгі».

Адразу пачаліся праблемы. Ужо ў маі прэса паведамляла пра «акалічнасці чыгуначнага крушэння: паштовы цягнік № 4 выйшаў уначы 11 мая са станцыі Ваўкавыск у бок Балагое, перапоўнены пасажырамі. Катастрофа здарылася ў 6 гадзін раніцы на 662 вярсце, бліжэй да Маладзечна. Раздаўся аглушальны скрыгат, пасля чаго лакаматыў і частка вагонаў наваліліся з высокага насыпу долу. На рэйках засталіся толькі апошнія вагоны цягніка. Пачалася страшная паніка. З ацалелых вагонаў у ніжняй бялізне павыбігалі пасажыры, бо катастрофа вырвала іх са сну. Абслуга цягніка шукала доктара ці фельчара сярод непцярыпелых пасажыраў. Унізе, пад насыпам з пабітых

вагонаў разносіліся страшныя стогны і енкі. Пасля сёмай раніцы прыйшлі выратавальныя цягнікі з боку Ліды і Маладзечна. Забітыя: машыніст Жукоўскі, яго памочнік Суровіч і адзін пасажыр, цяжка параненыя качагар і тры памочнікі, лёгка параненыя падкандуктар Землякоў і 5 пасажыраў. 11 мая з Пецяярбурга на месца катастрофы выехаў міністр шляхоў зносін Шаўфус»¹¹.

Цяжкія інцыдэнты, пэўна, не абыходзілі і Палескую чыгунку, пабудаваную раней, бо ў лістападзе 1907 года прэса паведаміла: «З-за неаднаразовых няшчасных выпадкаў з гібеллю людзей на чыгунцы міністэрства шляхоў зносін запатрабавала ад кіраўніцтва Палескіх чыгунак прыняць самыя энергічныя меры для недапушчэння падобных інцыдэнтаў у будучыні».

У красавіку 1910 года каля Ліды «сялянін Ракішка кінуўся пад хуткі цягнік і загінуў пад яго коламі. Прычынай гэтага страшнага ўчынку сталася адсутнасць сродкаў да жыцця». А праз некалькі дзён «на станцыі Ліда адбылося сутыкненне манеўровага лакаматыва з таварным цягніком ... вагоны атрымалі пашкоджанні на 1 500 рублёў».

У снежні 1911 года «Кур'ер Літоўскі» пісаў пра новае сур'ёзнае крушэнне цягніка: «Больш падрабязна пра катастрофу на чыгуначнай станцыі Ліда: калі таварны цягнік рухаўся ад Ліды да станцыі Скрыбаўцы, семафор быў закрыты, але якраз у момант, калі цягнік праходзіў стрэлку, стрэлачнік па памылцы перавёў яе на іншую лінію. У выніку 6 вагонаў сышлі з рэек і валакліся 250 сажняў, руйнуючы ўсё на сваім шляху. Кандуктар тармазоў Стулаў быў забіты адразу, старшаму кандуктару Казлоўскаму скамячыла абедзве нагі, і ён памёр у чыгуначным шпіталі ў Вільні, кандуктару Юхневічу пашкодзіла грудную клетку, ён знаходзіцца ў шпіталі ў цяжкім стане. У катастрофе вінаваты дзяжурны па станцыі, які недакладна паведаміў стрэлачніку пра лінію, па якой будзе рухацца цягнік. Дзяжурны адразу адхілены ад сваіх абавязкаў».

Ад пачатку эксплуатацыі чыгункі (з 1 жніўня 1906 года) участак ад Балагое да Ваўкавыска перадаецца Мікалаеўскай дарозе, а ад Ваўкавыска да Сядляца — Прывісленскім дарогам. У 1909 год-

¹¹ Мікалай Канстанцінавіч Шаўфус (1846–1911) — ваенны інжынер, генерал-лейтэнант. З 1905 г. начальнік Упраўлення чыгунак Міністэрства шляхоў зносін і сябра ад міністэрства ў Савеце па тарыфных справах пры Міністэрстве фінансаў. З 25 красавіка 1906 г. па 29 студзеня 1909 года — міністр шляхоў зносін.



Станцыя Гаўя (лінія Маладзечна–Ліда). 1917 год.

зе ў сувязі з будаўніцтвам чыгункі Полацк–Сядлец планавалася поўная перабудова станцыі Ліда. З адкрыццём новай лініі меркавалася *«перанесці карэннае дэпо з Вільні ў Ліду і зрабіць у Вільні абаротнае дэпо»*¹². Але вайна перашкодзіла гэтым планам. У 1910 годзе ўчастак Ваўкавыск–Полацк уключаны ў склад Палескіх дарог.

У 1911 годзе камісія па перспектывным будаўніцтве пры Міністэрстве шляхоў зносін Расіі вызначыла, што чыгункі павінны будавацца з улікам эканамічных патрэб тэрыторыі. Планы міністэрства абмяркоўваліся ў Дзяржаўнай Думе. Быў прыняты план праектавання і будаўніцтва дарог на 1911–1913 гады. У Беларусі планавалася пабудаваць дарогу Магілёў–Паставы–Свянцянны–Панявеж і чыгунку Ліда–Араны (зараз — Варэна) даўжынёй 60 км. Дарога Ліда–Араны павінна была злучыць новую дарогу Балагое–Сядлец з дарогай Пецярбург–Варшава, яна мела б і ваеннае значэнне для перавозкі грузаў і расійскіх войск да Прусіі ў выпадку вайны. Па ўспамінах людзей, у 1914 годзе ўжо былі пачаты падрыхтоўчыя работы па будаўніцтве. Вядома, што на тэрыторыі Лідчыны чыгунка павінна была прайсці прыкладна па трасе сучаснай аўтадарогі Ліда–Радунь.

Газета «Лідскае Слова» ў двух нумарах надрукавала цікавы артыкул інжынера Г. Грыга, напісаны паводле высноў лідскай павятовай дарадчай камісіі па дарожным будаўніцтве. З-за вялікай цікавасці артыкула я падам вялікі яго кавалак:

«Пра важнасць чыгунак шмат напісана. Аднак пры іх будаўніцтве часта робіцца так, што гарады і вузлавыя станцыі абслугоўваюцца добра, а малыя гандлёвыя пункты не маюць доступу да чыгункі. Часта чыгункі пракладаюць па стратэгічных меркаваннях, а не для гандлёвага ці прамысловага развіцця, і яны не служаць тым раёнам, праз якія праведзены. Такія чыгункі не прыбытковыя і не апраўдваюць сябе.

Справа ідзе якраз пра чыгуначную лінію Балагое–Сядлец, якая перасякае Лідскі павет. Служачы скразному транзіту тавараў і ў малой ступені патрэбам павета, яна не спрыяе развіццю прамысловасці і гандлю, а нават знішчае тое, што ўжо было дасягнута раней праз прыватную ініцыятыву.

Станцыі гэтай лініі знаходзяцца далёка ад мястэчак, вёсак і маёнткаў, што падвышае кошт дастаўкі тавараў, тым больш што грунтовыя дарогі ўвосень і ўвесну практычна адсутнічаюць. Нешматлікія шашэйныя дарогі не дапамагаюць, бо, напрыклад, наша галоўная шашэйная дарога ідзе паралельна новай чыгунцы. Гандляры мястэчка Васілішкі лепш едуць па шашы 28 вёрст у Ліду, чым 4 вярсты да станцыі Скрыбаўцы.

Лесаматэрыялы, галоўны артыкул прыбыткаў нашага павета, гніюць па два і больш гады, чакаючы часу, калі іх можна будзе вывезці. ... і лясныя гаспадаркі не маюць магчымасці гандляваць з прыбыткам. ...

У паўднёва-заходняй частцы павета добра расце бульба. У апошні час яна праз порт ў Лібаве пачала прадавацца за мяжу. Але і збыт бульбы абмяжоўваецца тымі ж прычынамі. Пры наяўнасці шляхоў зносін Лябёдская і Васілішская волаці маглі б вывозіць па 300 000 пудоў бульбы. Для сушкі бульбы на экспарт маецца нават адмысловы завод, які аднак не можа прыбыткава працаваць.

... Збыт ячменю і жыта абмяжоўваецца патрэбамі 2 бровараў і 1 дрожджава-вінакурнага завода.

Урадлівыя ўчасткі зямлі па рэках Лебяды, Касцянеўка і на захад ад іх праз нейкі час могуць пераўтварыцца ў плантацыі буракоў. Першыя даследы ў гэтай справе далі выдатныя вынікі. Праек-

¹² Карэннае дэпо з'яўлялася цэнтрам цягавага ўчастка (цягавага пляча). За даўжыню кожнага ўчастка прымалася адлегласць паміж карэннымі дэпо. Да такіх дэпо для рамонту і абслугоўвання былі прыпісаны грузавыя і пасажырскія паравозы. У прамежках паміж карэннымі размяшчаліся абаротныя дэпо, дзе знаходзіліся рэзервовыя паравозы на выпадак паломкі лакаматываў.

туецца пабудова цукровага завода, які зойме пад буракі 1 000 дзесяцін. Для атрымання неабходных матэрыялаў і адпраўкі прадуктаў вытворчасці спатрэбіцца 2 339 вагонаў.

У некаторых месцах павета шмат будаўнічага каменю, ён вывозіцца пакуль толькі праз станцыю Ражанка. А ў кірунку Васілішак без карысці ляжаць цэлыя кучы сабранага каменю, з-за адсутнасці дарог яго немагчыма вывозіць у Скрыбаўцы.

Усё гэта разам прыводзіць да думкі, што чыгунка, пракладзеная ў патрэбным кірунку, зможа вырашыць гэтыя праблемы.

З гэтай мэтай ў 1898 годзе абшарнікі Лідскага павета стварылі праект злучэння станцыі Ратамка Лібава–Роменскай чыгункі са станцыяй Гродна С–П.–Варшаўскай чыгункі.

Праз нейкі час была пабудавана Балагое–Сядлецкая чыгунка, якая на ўчастку Маладзечна–Ліда прайшла прыкладна па меркаваным абшарнікамі маршруце, аднак на захад ад Ліды, маючы толькі ваенныя мэты, абмінула ўсе значныя населеныя пункты.

Каб з карысцю для насельніцтва напавіць гэта і ўзняць дабрабыт павета, лідская павятовая дарадчая па дарожным будаўніцтве камісія прапанавала пабудаваць адгалінаванне чыгункі працягласцю 101,5 вярсты. Яна павінна злучыць прыстань на Нёмане ў Орлі і праз Жалудок выйсці да Скрыбаўцаў, далей на Васілішкі, каля вёсак Арцішкі і Баяры, праз лясныя масівы князя Друцкага–Любецкага, потым праз Астрыну і далей каля казённых уладанняў будаўнічага лесу злучыцца са станцыяй Гродна.

Трэба заўважыць, што мястэчкі Жалудок, Васілішкі і Астрына вядуць буйны гандаль хлебам, быдлам і свінямі. Акрамя таго Васілішкі гандлююць насеннем ільну, а Жалудок і Астрына — коньмі.

Праектаваная лінія на ўчастку Скрыбаўцы–Орля дакранецца да лясоў князеў Святаполк–Чацвярцінскіх плошчай 11 608 дзесяцін з штогадовай высечкай у 10 175 куб. сажняў дрэва. Большая частка лесу пойдзе на станцыю Скрыбаўцы, а меншая частка — плытамі па Нёмане. Тут жа ёсць 300 дзесяцін казённага лесу з штогадовай высечкай у 35 куб. сажняў.

На ўчастку Васілішкі–Астрына праектаваная чыгунка павінна прайсці каля лясных прыватных

участкаў агульнай плошчай 6 130 дзесяцін: з іх 4 000 дзесяцін належыць князю Друцкаму–Любецкаму, а 1 500 дзесяцін — Грабоўскаму. Высечаны тут лес да гэтага часу гужавым транспартам вывозіцца ў Ліду.

Далей ідзе казённый лес плошчай у 3 000 дзесяцін.

На шляху ад Астрыны да Гродна ёсць лес князя Сапегі плошчай 5 245 дзесяціны, і 1 524 дзесяціны лесу ляжыць за межамі павета. Штогадовыя высечка — 4 875 куб. сажняў лесу. Чыгунка бліжэй да Гродна зможа абслугоўваць казённых лясных плошчай у 49 384 дзесяціны і прыватны лес плошчай у 8 506 дзесяцін.

Супаставім кошт лесу ў гэтых мясцінах з магчымым прыбыткам і заўважым, што зараз гэтыя лясны маладаступныя, бо ўсё прыбытак з'ядае дастаўка груза. Напрыклад, пры кошце кубічнай сажні лесу ў 30 руб. за перавозку яе коньмі прыйдзеца заплаціць 20 руб.

У павеце ёсць яшчэ фанерная, мукамольная, вінакурная і папярковая фабрыкі, і таму агульны рух можа скласці 28 511 вагонаў. Пры будоўлі на роўным месцы паміж водападзелаў, без рэек, стрэлак і рухомага саставу, будаўніцтва 1 вярсты можа каштаваць 25 000 руб.

Адсутнасць эканамічнага росту на Лідчыне прымушае звярнуць увагу на гэты праект і дамагчыся асігнавання неабходных сродкаў».

Дадам, што ад станцыі Скрыбаўцы да Васілішак падчас Першай сусветнай вайны была пабудавана вузкакалейка.

У снежні 1912 года было паведамлена, што Міністэрства шляхоў зносін выпрацоўвае новы статут аб службе на казённых чыгунках. На службу пачалі прымаць усіх падданных, пачынаючы з узросту 17 гадоў, якія не з'яўляліся сябрамі нелегальных партый і не былі раней судзімыя. Жанчыны дапускаліся на службу, але без атрымання імі праваў дзяржаўнай службы. Усе службоўцы былі абавязаны захоўваць службовую тайну, быць ветлівымі і пачцівымі ў адносінах са старэйшымі па службе. Тыя, хто праслужыў два гады, атрымлівалі прывілей пастаяннага службоўца.

Заробкі на чыгунцы былі ў сярэднім у два разы большыя за заробкі на іншых прадпрыемствах. У 1913 годзе стаўкі зарплат у Палескай дарозе былі наступныя: інжынеры



31 мая 1916 года. Ліду наведаў кайзер Германіі Вільгельм II, сустрэча кайзера на чыгуначным вакзале, на здымку разам з кайзерам камандуючы 12-й рэзервавай арміяй Макс фон Фабек і генерал Бернгардзі.

атрымлівалі 1 800–2 400 руб. у год, тэхнікі — 1 200 руб. у год, дарожныя майстры — 480–720 руб. у год, машыністы, у залежнасці ад класа — 742–2 000 руб. у год, качагары — 255–270 руб. у год, счэпшчыкі вагонаў — 240–468 руб. у год, стрэлачнікі — 240–156 руб. у год, шараговыя калейцы — 144–228 руб. у год. У 1882 годзе на Палескай дарозе было зацверджана «Палажэнне аб абмундзіраванні...». Абмундзіраванне атрымлівалі тэлеграфісты і тэлефаністы, машыністы і памочнікі машыністаў паравозаў, качагары і дарожныя майстры і шматлікія іншыя катэгорыі чыгуначнікаў, у сярэднім на абмундзіраванне аднаго работніка трацілася 11 руб. 43 капейкі ў год. Выплочвалі грошы на здыманне кватэры (некаторым катэгорыям работнікаў давалася бясплатнае жыллё), розныя прэміі, у выпадку працы за межамі сваёй зоны — камандзіровачныя і сутачныя выплаты, розныя грашовыя дапамогі.

А прадстаўнікі вядучых прафесій — паровознікі ці двіжэнцы ў перыяд 1900–1914 гадоў нават ператварыліся ў прывілеяванае працоўнае саслоўе. Іх бытавая забяс-печанасць перад рэвалюцыяй наблізілася да ўзроўню адміністрацыйных служачых-кіраўнікоў.

Дастаткова сказаць, што сярэдні заробак паравознага машыніста I класа на казённой дарозе ў 1914 годзе — болей за 2 000 рублёў у год разам з прэміяльнымі. На прыватных дарогах гэты заро-

бак быў яшчэ вышэй. Для параўнання: прыбытак прафесара сталічнага ўніверсітэта тады складаў каля 3 000 рублёў у год. Пры гэтым не трэба забываць аб пашане і высокай прэстыжнасці, якімі карысталася прафесія чыгуначніка, звязанага з рухам цягнікоў, а тым больш машыніста, начальніка станцыі або галоўнага кандуктара.

Побытавыя ўмовы чыгуначных рабочых таксама паступова паляпшаліся. Паўсюль адкрываліся чыгуначныя бальніцы, фельчарскія пункты, сталовыя, клубы, бібліятэкі, народныя дамы (аналаг дома культуры), рамесныя вучэльні, школы. Чыгуначныя ўлады мэтанакіравана ўкладалі велізарныя сродкі ў развіццё культуры і народнага побыту на чыгунцы. Ім патрабаваліся паўнаважныя спецыялісты, бо яны ведалі, што менавіта адукаваныя і культурныя людзі могуць працаваць безаварыйна і эфектыўна. Чыгунка становілася распаўсюднікам не толькі цывілізацыі, але і асветы. І Палеская чыгунка ў гэтым сэнсе не адрознівалася ад іншых чыгунак. Чытаем у тагачаснай прэсе: «*Пры ўправе Палескай дарогі адкрыты аднагодовыя вячэрнія курсы для працаўнікоў. У праграму ўваходзіць чытанне, пісьмо, пачаткі арыфметыкі і алгебры, геаметрыя і малюнак, вучні знаёмяцца з асновамі тэхналогіі дрэва і металу, асновамі фізікі і хіміі*».

Да пачатку Перашай сусветнай вайны, 3–4 мая 1914 года архіепіскап Літоўскі і Віленскі Ціхан (Бялавін), будучы патрыярх Маскоўскі і ўсяе Русі наведаў Ліду. Відавочца гэтага візіту пісаў: «*На чыгуначным вакзале яму наладзілі ўрачыстую сустрэчу пад высокай аркай з зеляніны і сцягоў, збудаваную чыгуначнікамі. Зелянінай і сцягамі была ўпрыгожаная ўся дарога ад вакзала да Міхайлаўскага сабора ...*».

Першая сусветная вайна

25 ліпеня 1914 года на лідскай чыгуначнай станцыі была вывешана аб'ява пра тое, што дарога здымае з сябе ўсялякую адказнасць за тэрміны перавозу грузаў. Гэта быў першы знак будучай вайны. Ужо 26 ліпеня войскі ўзялі пад узмоцненую ахову ўсе чыгуначныя аб'екты: масты, водаправоды і іншыя тэхнічныя сродкі абслугоўвання, а таксама сувязь. Усюды стаялі ўзброеныя салдаты, забараняўся нават выхад на перон вакзала. Паліцыя і жандары «па сакрэце» расказвалі гараджанам, што такія экстраардынарныя

меры бяспекі выкліканы небяспекай забастоўкі чыгуначнікаў. З 31 ліпеня былі адменены ўсе пасажырскія цягнікі, і чыгунка пачала ліхаманкава перавозіць адмабілізаваныя войскі. З іншых чыгунак у Ліду былі перагнаны дадатковыя лакаматывы, прыбылі новыя лакаматыўныя брыгады і іншыя спецыялісты-чыгуначнікі. Яшчэ 14 ліпеня 1914 года, да пачатку Першай сусветнай вайны, пры дырэкцыі Палескай чыгункі быў створаны адмысловы камітэт для падтрымання належнага вайсковага парадку на дарозе.

Чыгункі з'яўляліся, па сутнасці, амаль адзіным відам транспарту, які абслугоўваў ўсе віды папаўнення і забеспячэння Рускай арміі ў вайне 1914–1917 гг. Чыгункі добра выканалі працу па мабілізацыі арміі і засяроджанні яе на тэатры ваенных дзеянняў. Тысячы воінскіх эшалонаў свечасова прыбылі да месцаў прызначэння, толькі падчас канцэнтрацыі войскаў пры мабілізацыі перавезена больш за 3 500 эшалонаў. Выключная важнасць чыгунак для Расіі бачна хоць бы з такіх лічбаў: сярэдні пераезд навабранцаў пры мабілізацыі ў Расіі быў роўны 900–1000 верст, у Францыі, Германіі і Аўстра-Венгрыі гэты сярэдні пераезд не перавышаў 200–300 верст.

Штаб Паўночна-Заходняга фронту ў жніўні 1914 года месціўся ў Лідзе, у горадзе знаходзіліся галоўнакамандуючы Паўночна-Заходнім фронтам генерал Жылінскі і начальнік штаба генерал Янушкевіч.

7 жніўня англа-французскія і нямецкія войскі сутыкнуліся — на заходнім фронце пачалася Пагранічная бітва. Пасля кровапралітных баёў 16 жніўня пала бельгійская крэпасць Льеж. На Усходнім фронце вайна пачалася з Усходне-Прускай аперацыі — 17 жніўня руская армія перайшла мяжу, пачаўшы наступ на Усходнюю Прусію. На чыгунцы быў цалкам спынены рух пасажырскіх цягнікоў — ішлі цягнікі з мабілізаванымі, са спазненнем на 12 і болей гадзін рухаліся паштовыя цягнікі. Без дазволу ўлад людзям стала немагчыма з'ездзіць нават з Ліды ў Вільню.

І якраз 16 жніўня 1914 года, калі на Заходнім фронце паў Льеж, а расійскія войскі рыхтаваліся заўтра перайсці нямецкую мяжу, на станцыі Ліда адбылося крушэнне вайсковага цягніка, якое на нейкі час заблакавала важную вузлавую чыгу-



Станцыя Бастуны (лінія Ліда–Вільня). 1930–я.

начную станцыю. Прычына крушэння цягніка — памылка стрэлачніка, прытым не ў пераносным, а ў самым прамым сэнсе. З судовай справы аб крушэнні, якая зараз захоўваецца ў Дзяржаўным гістарычным архіве Літвы, бачна, што 16 жніўня (3 жніўня па старым стылі) 1914 года каля 6 гадзін раніцы пры выхадзе са станцыі Ліда пацярпеў крушэнне вайсковы цягнік № 60, які ішоў на станцыю Вільня.

Абставіны крушэння былі наступныя. Атрымаўшы сігнал да адпраўлення і сігнал аб тым, што стрэлкі падрыхтаваныя, машыніст цягніка Сакруценка пачаў рух, аднак праехаўшы стрэлку № 16, адчуў моцны штуршок пад паравозам і бакавое хістанне, з-за чаго, прыняўшы ўсе неабходныя меры, спыніў цягнік. Аказалася, што паравоз і тэндар усімі коламі сышлі з рэек. За імі з рэек сышлі вагон 1-га класа і два вагоны 3-га класа, у якіх знаходзіліся ніжнія чыны. Па аглядзе рэек аказалася, што пасля стрэлкі № 16 паравоз пайшоў па трэцім каляі — на Маладзечна, а вагоны па другой каляі — на Вільню. Гэта ўказвала на тое, што стрэлка № 16 была пераведзена ў той час, калі цягнік праходзіў па ёй. Дзяжурны сігналіст на блок-пасту, Мардас, прызнаўся жандарскаму унтар-афіцэру, які рабіў дазнанне, што атрымаўшы паведамленне аб адпраўленні цягніка № 60, ён паставіў стрэлку № 16 на Вільню, але перад набліжэннем цягніка заўважыў, што напярэймы яму ідзе паравоз. Тады, баючыся сутыкнення, ён пераставіў стрэлку № 16 на Маладзечна і даў паравозу сігнал спыніцца. Паравоз спыніўся, і Восіп Мардас, бачачы, што вайсковы цягнік яшчэ не дайшоў да стрэлкі, зноў перавёў яе



Спалены першы, драўляны, вакзал. 1916 год.

на Вільню. Але ў сапраўднасці паравоз вайскова-га цягніка ўжо паспеў праехаць яе, і стрэлка была пераведзена пад тэндарам. Таму паравоз і вагоны пайшлі па розных рэйках, і адбылося крушэнне.

На шчасце, крушэнне не прывяло да сур'ёзных пашкоджанняў сярод жаўнераў. Падчас крушэння радавы 177-га пяхотнага Ізборскага палка Павел Зуеў, які сядзеў на верхніх нарах, ад штуршка страціў прытомнасць. На яго галаве знойдзены тры раны, якія доктар палічыў лёгкімі. Другі радавы 178-га пяхотнага Вандэнскага палка Георгі Разанаў, пачуўшы крыкі пра крушэнне, скокнуў з вагона і пашкодзіў сабе нагу. *«У выніку нага апухла, на левай ступні доктар знайшоў сінякі».*

Прыцягнуты ў якасці абвінавачанага, Восіп Мардас прызнаў сабе вінаватым і пацвердзіў дадзеныя ім раней жандарам тлумачэнні. З судовай справы бачна, што *«селянін Шумскай воласці Віленскага павета і губерні Восіп Мардас, 30 гадоў, абвінавачваўся ў тым, што, працуючы стрэлачнікам—сігналістам станцыі Ліда і знаходзячыся ў якасці дзяжурнага на блок—пасту станцыі, ён 16 жніўня 1914 года па неасцярожнасці пры выкананні сваіх абавязкаў перавёў стрэлку № 16 у той час, калі па ёй праходзіў вайсковы цягнік № 60, што прывяло да крушэння».*

Пры аглядзе чыгуначнай каляі выяўлена: 15 рэек па-гнута, 15 шпал і 23 перавадных брусы зламаны. Згодна з інжынерным заключэннем, Палескай чыгунцы нанесена шкода на суму 851 рубель 55 капеек.

З судовай справы мы дазнаёмся, што Восіп Мардас —літовец, католік, незаконнанароджаны, пісьменны, да п'янства не схільны, маёмасці не мае, раней не судзімы.

Падчас допыту, начальнік станцыі Ліда Казімір Феліксавіч Якімовіч (48 гадоў, рэфарматарскага веравызнання, жыве пры станцыі Ліда) сказаў, што Восіп Мардас служыць на станцыі Ліда ўжо тры гады. Пачаў з вартуніка, потым перайшоў у стрэлачнікі. Адрозніваўся дакладнасцю ў працы і «цвярозасцю». Якімовіч сказаў: *«Памылку Мардаса я тлумачу выпадковасцю, а можа быць і стомленасцю, таму што ён дзяжуріў у гэты раз з 8 гадзін вечара, а крушэнне адбылося ў 6 гадзін раніцы».*

Суд адбыўся 16 снежня 1914 года ў зале судовых пасяджэнняў Віленскага акруговага суда ў Лідзе без прысяжных засядацеляў, старшыня суда — А. В. Пятухоў. Разгледзеўшы справу, суд прыгаварыў: Восіпа Мардаса падвергнуць арышту ў памяшканні лідскай паліцыі на 10 дзён, усклаўшы на яго судовыя выдаткі, якія, аднак, з-за яго неплацёжаздольнасці прыняць на кошт казны.

Больш за ўсё ў гэтай гісторыі мяне прыемна ўразіў гуманны прыгавор суда.

Вайна толькі пачалася, але ўжо 10 і 13 верасня нямецкі дырыжабль Z-12 скінуў на чыгуначныя станцыі Ліда і суседнюю Вілейку 4 000 кг бомбаў.

Пасля наступу немцаў ва Усходняй Польшчы рэзка вырасла значэнне Лідскага аэрадрома, бо сюды з-пад Варшавы пераляцела эскадра самалётаў «Ілья Мурамец». Узнікла патрэба ў дастаўцы вялікай колькасці грузаў на аэрадром, і была пабудавана каляя ад вакзала да лідскага аэрадрома. Легендарнай асаблівасцю гэтай будоўлі стала тое, што будавалі каляю, у тым ліку цераз пойму рэчкі Лідзейкі, адны жанчыны (мужчыны пагалоўна былі мабілізаваныя ў войска).

На пачатку 1915 года начальнікам станцыі Ліда працаваў ганаровы гараджанін Казімір Феліксавіч Якімовіч, станцыі Беняконі — асабісты ганаровы гараджанін Аляксандр Якімавіч Салаўёў, станцыі Воранава — селянін Казімір Пятровіч Манкевіч, станцыі Бас-туны — ганаровы гараджанін Пётр Іванавіч Гацкевіч, станцыі Гуды — мешчанін Альбін Францавіч Вагнер, раз'езда Мінойты — ганаровы гараджанін Аляксандр Мікалаевіч Цвяткоў, станцыі Нёман — мешчанін Валянцін Шімкавіч Сулаваараў, станцыі Юрацішкі — селянін Сцяпан Міхайлавіч Дрэка, станцыі Гаў'я — селянін Аляксандр Васільевіч Амелянюк, станцыі Скры-

бава — мешчанін Фёдар Іванавіч Зайцаў. Цікава назіраць, як з цягам часу пасада начальніка станцыі дэмакратызуецца.

Хутка была акупавана ўся Заходняя Беларусь.

Немцы занялі Ліду 22 верасня 1915 года, але баі за горад пачаліся ўжо 21 верасня. Гэта бачна з тэлеграмы, адпраўленай 22 верасня з Маладзечна начальнікам Лідскага аддзела Палескіх чыгунак інжынерам-тэхнолагам А. А. Чаманскім ва Управу Палескіх чыгунак: *«Выехаў з Ліды ўчора ў 10 гадзін апошнім цягніком. Усю ноч ўзмоцнена вывозіліся з Ліды на Маладзечна пакінутыя склады. У 4 гадзіны раніцы паблізу станцыі Ліда пачаўся бой і падвоз на станцыю параненых, якімі былі перапоўненыя ўсе памяшканні станцыі. За апошнія дні адпраўлена каля 20 цягнікоў з параненымі. За 3 дні эвакуацыі было 4 выпадкі крушэння ... цягнікоў са значнымі тэрмінамі спынення руху, бо тэрмін эвакуацыі быў абмежаваны і з-за крушэння не было магчымасці накіраваць цягнікі на Баранавічы. Я закрыў ... перагон Палачаны-Лістапады, на якім стаяла 40 пяздоў. Прыбыў у Маладзечна сёння раніцай ... бо ўсю ноч прастаяў на перагоне Палачаны-Маладзечна, дзе цягнік, у якім я ехаў са службоўцамі станцыі Ліды, пацярпеў крушэнне з-за наезду на яго другога цягніка, які ішоў услед нашаму. ... Станцыю Маладзечна знайшоў пакінутай службоўцамі з-за абстрэлу непрыяцелем ... будынак станцыі папсаваны ...».*

Пры адступленні рускіх войскаў з Ліды ў 1915 годзе ў горадзе былі знішчаны будынак вакзала, віадук на скрыжаванні Палескай і Полацк-Сядлецкай чыгунак каля сучаснай бальніцы і воданапорная вежа, рускія войскі ўзарвалі ўсе чыгуначныя масты, у тым ліку і праз раку Гальшанку на перагоне Юрацішкі—Вайганы. Немцы не аднаўлялі мост, а блізка ад яго ўладкавалі станцыю перагрузкі з шырокай і вузкай каляямі.

Станцыя Багданаў стала апошняй перад лініяй фронту. Віленская беларуская газета «Гоман» пісала ў 1917 годзе: *«Багданаў — тыповая беларуская вёска, якой перад вайной ніхто не знаў, апроч найбліжэйшых ваколіц. Цяпер яе апісваюць ваенныя карэспандэнты ўсіх вялікіх газет... Прычына гэтага — тое, што Багданаў — апошняя станцыя чыгункі Ліда-Маладэчна і ляжыць пры самым фронту. Вёску гэту пакінулі ўсе жыхары, і ў*



Станцыя Юрацішкі (лінія Маладзечна—Ліда). 1916 год.

ёй цяпер живуць толькі нямецкія салдаты. Дзіўнае ўражанне робіць гэта беларуская вёска са сваімі новымі жыхарамі — ваеннымі, у той час як яе сыны беларусы знаходзяцца невядома дзе».

Станцыя Лістапады на ўчастку Маладзечна—Ліда пры наступе немцаў у 1915 годзе разбурана артылерыяй. Пасля вайны замест аднаўлення гэтай станцыі была пабудавана бліжэй да Маладзечна новая станцыя Гаронькі (зараз Валожын).

Трэба адзначыць, што са стратай вузлоў Вільня, Ліда, Баранавічы расійская армія пазбавілася адзінага добрага шляху зносін паміж франтамі ад Вільні да Роўна. Таму некаторы час для перавозак з поўначы на поўдзень карысталіся ламаным і вакольным шляхам: Дзвінск—Полацк—Маладзечна—Гомель, адсюль ці на Лунінец—Роўна, або на Бахмач—Кіеў—Казацін. Слабая чыгуначная сувязь была зусім нездавальняючай, і таму з максімальнай хуткасцю была пабудавана ў абыход Баранавіцкага вузла чыгунка ад станцыі Сіняўка на Буды, і чыгунка Калінкавічы—Карасцень, збудаваны часовы драўляны мост праз раку Прыпяць. Пасля гэтага становішча трохі палепшылася.

З 18 мая па 3 чэрвеня 1916 года кайзер Германіі Вільгельм II быў у паездцы, (Гамбург—Берлін—Мітава (Елгава)—Вільня—Ліда—Слонім—Гродна—Марыенбург). Захавалі-ся паштоўка і шэраг здымкаў, якія адлюстроўваюць знаходжанне кайзера на Лідскім вакзале.

З 15 верасня 1916 года для руху цывільных людзей і тавараў адкрыты наступныя участкі

чыгункі: Вільня–Новасвенцянны; Вільня–Ліда; Ліда–Масты–Гродна; Ландвараў–Гродна–Ласосна; Араны–Аліта. З 1 студзеня 1917 года цывільныя асобы атрымалі дазвол «*карыстаць са скорых паяздоў і ездзіць як у 2 і 1 класе, так і ў спальных вагонах*».

Для стабільнай працы чыгункі з Германіі было прывезена і ўстаноўлена ў Лідскім чыгуначным дэпо сучаснае абсталяванне. Асабліва ўвага была ўдзелена чыгуначнай станцыі Нёман, што каля вёскі Сялец: былі ўсталяваныя новыя механізмы, пабудаваны пад'язныя шляхі, будынкі пакгаўзаў і г.д. На тэрыторыі павета былі пракладзеныя новыя вузкакалейныя чыгуначныя шляхі. Цікава адзначыць той факт, што менавіта германскія акупанты пачалі распрацоўку тарфяных залежаў, якімі багатая Лідчына.

У 1918 годзе, пасля Брэсцкага міра сярод іншых учас-так чыгункі Ліда–Багданава «*адкрыты для публічнага пасажырскага і таварнага руху. Асобнага дазвалення ад ... жалезнадарожнай дырэкцыі на куплю білетаў адгэтуль не трэба*».

Сыходзячы з горада Ліда, згодна з Брэсцкай дамовай, нямецкія войскі перадалі мясцоваму рэвалюцыйнаму камітэту зброю. У ноч з 27 на 28 снежня 1918 года часткі германскіх войскаў сталі пакідаць Ліду. За тры дні праз чыгуначную станцыю прайшло больш за тры дзясяткі вагонаў са зброяй, амуніцыяй, фуражом і іншым ваенным абсталяваннем. Неабходна адзначыць такі факт: камандаванне бальшавікоў прызнавала, што на тэрыторыі павета і горада адыход нямецкіх войскаў не суправаджаўся марадзёрствам і псаваннем чыгуначнай маёмасці. Пакідаючы горад, нямецкія салдаты арганізавалі рэвалюцыйны мітынг салідарнасці з мясцовым насельніцтвам. Такія ж мітынгі адбыліся і ў шэрагу іншых населеных пунктаў Лідчыны.

З студзеня 1919 года нямецкія войскі чыгункай пакінулі тэрыторыю Лідскага павета.

Польска–бальшавіцкая вайна

Вялікую ролю адыгрывала чыгунка і падчас польска–бальшавіцкай вайны.

Акрамя таго, для перавозак войск і грузаў актыўна выкарыстоўваліся бронецягнікі. Напрыклад, падчас штурму горада польскімі войскамі ў красавіку 1919 года супраць іх дзейнічалі два

бронецягнікі чырвоных. У поўдзень польская конная артылерыя трапнымі стрэламі знішчыла першы. Далёка былі чутны страшныя выбухі пры дэтанцыі снарадаў, частка вагонаў цалкам згарэла, адзін лакаматыў быў пашкоджаны, але другі з некалькімі вагонамі з'ехаў. Гэту частку бронецягніка хутка захапілі легіянеры. Наступ польскіх войскаў пачаўся з таго, што польская кавалерыя перарэзала чыгунку Ліда–Маладзечна. Наступ палякаў спынены ў прыгарадзе горада Закасанка (зараз — раён вуліцы Свярдлова), тут дзейнічаў другі бальшавіцкі бронецягнік. Аднак легіянеры прарваліся праз чыгуначную лінію і ўварваліся ў Ліду з поўначы, у вулічных баях кожны дом чырвоных адбіваўся штыкавымі атакамі. Некалькі разоў легіянераў выбівалі з горада, аднак ім удалося падарваць чыгуначныя рэйкі, пасля чаго бронецягнік быў падбіты артылерыяй. У гэтых баях 1-ы батальён страціў 13 забітымі і 68 параненымі. 17 красавіка а 4-й пачаўся штурм горада з усіх бакоў, прычым легіянеры з поўдня прарваліся да чыгуначнага вакзала, пасля чаго яны разам з жаўнерамі Сувальскага палка захапілі цэнтр горада. Да 6-й Ліда была захоплена. У выніку адзін з бронецягнікоў чырвоных быў захоплены, на станцыі польскаму войску дасталіся некалькі цягнікоў са зброяй і амуніцыяй, узяты ў палон 350 чырвонаармейцаў. Чырвоных, якія адступалі з горада, каля Ліпнішак яшчэ раз разграміла польская кавалерыя. У поўдзень у горад прыбыў начальнік польскай дзяржавы Пілсудскі.

У той жа дзень ад камандзіра падбітага бронецягніка № 32, які ўсё ж уцёк з Ліды ў Беняконі, чырвоныя даведаліся, што барацьба за Ліду ўжо пачалася і ў горадзе адбыліся вулічныя баі. Больш камандзір бронецягніка нічога не ведаў. 17 красавіка 1919 года Рэўваенсавет Рэспублікі выдаў палявую зводку, у якой паведаміў што польскае войска ўзяло Ліду, паміж станцыямі Бастуны і Воранава чыгуначныя рэйкі разабраныя «легіянерамі».

Підсудскі зрабіў запіс: «*19 красавіка ў Лідзе: усё ў парадку, чыгуначныя рэйкі адрамантавалі, шляхі трымаем, работа зроблена. Абёдаў у сувальшчан [у сувальскім палку — Л. Л.], яны ў настроі і імкнуцца на Вільню ...*».

18 красавіка кавалерыйская група палякаў пачала бой за Вільню, пры гэтым віленскія

чыгуначнікі заблакіравалі шляхі і не далі магчымасці чырвоным выйсці з горада. Наадварот, на станцыі Беняконі імі была арганізавана хуткая пагрузка польскіх войскаў, якія падыходзілі з боку Ліды, і перавозка іх у Вільню. 20 красавіка Вільня была ўзята.

Ужо ў ліпені 1919 года быў адноўлены рэгулярны рух паміж Лідай і Вільняй. З Вільні да Ліды цягнік выходзіў кожны дзень у 6–00 і ў 16–00. З Ліды на Вільню ў 10–50 і ў 16–00.

Улетку 1920 года пачалося контрнаступленне Чырвонай Арміі двума фронтамі: Паўднёва-Заходні рухаўся на Львоў; Заходні пад камандаваннем Тухачэўскага прасоўваўся па Беларусі і Літве (11 ліпеня Чырвонай Арміяй былі ўзяты Мінск і Маладзечна, 19 ліпеня — Гродна, 20 ліпеня — Вільня, 1 жніўня — Брэст). Ар'ергардныя баі з Чырвонай арміяй пад Лідай вялі часткі генерала Л. Жалігоўскага. Палякі спрабавалі стабілізаваць фронт па Гаўі і Нёмане і прыкрыць Ліду, дзе знаходзіліся вялікія армейскія склады. Ліду ўтрымлівалі да таго часу, пакуль па чыгунцы не былі вывезеныя ўсе армейскія запасы. Пасля гэтага, у ноч з 17 на 18 ліпеня, польскія войскі пакінулі горад.

Да канца ліпеня 1920 года савецкія войскі падышлі да Варшавы і Львова. Пачалося наступленне на Варшаву. Аднак у ходзе Варшаўскай аперацыі ў канцы ліпеня—першай палове жніўня 1920 года Чырвоная Армія пацярпела велічэзную паразу. Ранкам 28 верасня брыгады 1-й пяхотнай дывізіі Легіёнаў знаходзіліся каля Ліды. Пасля цяжкіх вулічных баёў, якія працягваліся да раніцы 29 верасня, горад быў узяты. Як і ў 1919 годзе, у вулічных сутыкненнях выкарыстоўвалася артылерыя, асабліваю цікаўнасць для абодвух бакоў меў лідскі чыгуначны вузел.

Ва ўсіх гэтых вайсковых аперацыях чыгунка мела вырашальнае значэнне.

Мірны перыяд

З 1920 года чыгункі Лідчыны ўваходзілі ў склад Віленскай акруговай дырэкцыі Польскіх дзяржаўных чыгунак на правах рэгіянальнага аддзела. Лідскі аддзел меў 703 км чыгункі і 2 226 супрацоўнікаў, і, дарэчы, чыгунка з'яўлялася найбуйнейшым працадаўцам у рэгіёне. Большая частка каляі яшчэ немцамі была перашыта на еўрапейскі стандарт (з 1524 на 1435 мм), што спрыяла хуткай інтэграцыі ў польскую транспартную сетку.

З-за змяншэння аб'ёму перавозак па адпачатку дзвюхкалейнай лініі Ліда–Маладзечна (яна стала амаль што тупіковай) на гэтым адрэзку была знята другая каляя.

Па меры таго, як ў 1920-х патроху аднаўлялася эканоміка, пачалі з'яўляцца планы пабудовы новых чыгуначных ліній. Яшчэ ў 1926 годзе віленскаму ваяводзе быў перададзены праект будоўлі чыгуначнай лініі Вільня–Эйшышкі–Радунь. Газеты пісалі, што лінія мела б вялікае значэнне, бо злучыла б Вільню з паўднёвымі ваколіцамі горада.

У 1937 годзе прэса паведамляла пра намер польскага ўрада пачаць будоўлю новых чыгунак: Паставы–Ашмяны–Ліда, Івацэвічы–Навагрудак–Маладзечна (ці Ашмяны), Шаркаўшчына–Дзісна. Ніводны з гэтых планаў не быў рэалізаваны.

Лідскі чыгуначны вузел. Па ўспамінах відавочцаў, на пачатку 1920-х, пакуль не быў адноўлены будынак вакзала, замест яго выкарыстоўвалася таварная кантора чыгункі — зараз адзін з будынкаў паліклінікі па вуліцы Труханава.

У верасні 1928 года віленская прэса паведаміла, што рамонт лідскага чыгуначнага вакзала закончаны. Вакзал быў адноўлены па праекце вядомага архітэктара Тадэвуша Раствароўскага¹³. Дарэчы, па праектах гэтага

¹³ Тадэвуш Раствароўскі (1860–1928) — архітэктар, мастак, землеўладальнік. У 1885 г. атрымаў ступень архітэктара 2 класа ў Пецярбургскай Акадэміі мастацтваў, пасля дадатковай вучобы за мяжой пасяліўся ў Вільні, будаваў дамы, палаты, касцёлы, а пасля 1921 г. — чыгуначныя станцыі. Пабудаваў палац Путкамераў у Больцініках, Ваньковічаў у Рудакове, прымаў удзел пры праектаванні палаца ў Белавежы, пабудаваў гатэль Св. Георга ў Вільні (зараз «Grand Duke Palace»), касцёлы ў Ландвараве і Салечніках, праектаваў будынак чыгуначнага вакзала ў Бялай Падляске, сцэнамі з міфалагічнымі сюжэтамі аздобіў плафоны палацавых залаў у Нароўлі і Добасні, маляваў партрэты і акварэлі, праектаваў эмблемы Літоўска-Беларускага фронту Сярэдняй Літвы. Быў уладальнікам маёнтка Лесна ў гміне Лейпуны (зараз — Lejpalingis) парафіі Лішкаў (зараз — Liskiava) з прыгожым дамініканскім касцёлам. Пасля 1-й Сусветнай вайны жыў у Вільні ў сваёй віле па Мантавілаўскім завулку. Памёр у Вільні, пахаваны на могілках Роса.

Леанід Лаўрэш

Лідская чыгунка

Дакументальная аповесць

(Заканчэнне. Пачатак у №7, 2018)

У верасні 1928 года віленская прэса паведаміла, што рамонт лідскага чыгуначнага вакзала закончаны. Вакзал быў адноўлены па праекце вядомага архітэктара Тадэвуша Раствароўскага. Дарэчы, па праектах гэтага архітэктара была адноўлена большасць вакзалаў на тэрыторыі Віленскай дырэкцыі чыгунак. Найбольш вядомыя вакзалы ў Бялай Падлясцы, Пінску, Лідзе, Ваўкавыску. Таксама ён спраектаваў шэраг меншых вакзалаў на лініях Вільня–Ліда–Ваўкавыск–Сядлец (напрыклад, вакзал у Бастунах), Вільня–Маладзечна, Ліда–Баранавічы–Лунінец.

Пасля аднаўлення вакзал быў пафарбаваны ў светла-крэмавы колер і пакрыты чырванай дахоўкай. Пасярэдзіне вакзала меліся зала білетных кас і памяшканне для захоўвання багажу. Дзяцей прыцягвалі 2 аўтамата, што прадавалі смачны шакалад: малая плітка каштавала 20, а вялікая — 50 грошаў. Направа ад цэнтральнай залы вакзала была зала чакання, у якой месцілася паштова-тэлеграфнае аддзяленне Ліда-2 з тэлефонам-аўтаматам. Злева ад цэнтральнай залы размяшчалася вялікая зала чыгуначнага рэстарана 1-га класа з буфетам: «У рэстаране можна было смачна пад’есці, а ў буфете атрымаць розныя вытанчаныя халодныя закускі, найлепшую вяндліну, фаршыраванага шчупака, галярэту ці селядца з рознымі салатамі. Да ежы падавалася гарэлка, віно і піва лідскага бровара ці віленскага бровара «Шапэн». Алкаголь пілі культурна і няшмат, ніколі не бачыў я, каб хтосьці валіўся з ног ці ладзіў сваркі». Тым не менш ужо праз некалькі дзён пасля адкрыцця вакзала з-за спрэчкі ў новым буфете лідзянін Памінскі стрэлам з рэвальвера забіў віленскага гандляра Янкеля Сантоцкага.

Жыхары Ліды любілі свой вакзал. Былы лідзянін Ян Станіслаўскі пісаў: «Вакном у свет быў дужы і добра ўладкаваны вакзал. Меў чакальню 1-га класа з мяккімі крэсламі, выдат-

ным буфетам, вялікімі пальмамі, якія аздаблялі зал — гэта для пасажыраў з квіткамі 1-га класа. Наогул жа, меліся білеты трох класаў. З Ліды можна было без перасадкі даехаць да Вільні, Баранавіч, Маладзечна і Варшавы праз Ваўкавыск. Квіткі былі дарагімі — квіток 2-га класа да Вільні каштаваў 4 зл., столькі ж, колькі 4 кілаграмы цукру. А за 5 злотых можна было купіць скураныя дзіцячыя пантофлі на гумавай падэшве (гэта былі чэшскія пантофлі фірмы “Баця”).

Прыгажосць вакзала адзначала і прэса: «Прыгожа выглядае станцыя Ліда, калі мы разглядаем яе з боку новапабудаванага ўчастка дарогі на павароце з вуліцы Пілсудскага [сучасны бульвар Гедзіміна — Л. Л.] да станцыі ... прыгажосць гэтую павялічвае кветнік каля вакзала...».

На пачатку 1935 года Лідскі вакзал атрымаў інфармацыйныя табліцы, якія арыентавалі пасажыраў у часе прыбыцця і адпраўлення пасажырскіх цягнікоў. «Такія табліцы будуць забяспечаны гадзіннікамі, якія будуць паказваць час адпраўкі дадзенага цягніка. Гэтая інавацыя ўжо працуе на Віленскім вакзале».

Тым не менш хапала і нязручнасцей, нехта з жыхароў горада паведаміў газеце пра «таямніцу чыгуначнага пераезду» каля вакзала: «У Лідзе ад чыгуначнага вакзала ў горад дарога вядзе праз рэйкі на пераезд. Пасажырскія цягнікі прыходзяць у Ліду два разы на дзень і неяк так дзіўна складаецца, што ў хвіліны, калі будучы пасажыр спяшаецца прайсці да вакзалу, шлагбаўм на пераездзе заўсёды закрыты, а на рэйках туды-сюды курсіруе манеўровы паравоз ... і немагчыма патрапіць на цягнік, які прыбывае».

Прэса неаднаразова пісала пра неабходнасць будаўніцтва пешаходнага моста над чыгункай, каб злучыць раёны горада Слабодка і Пяскі з цэнтрам. Адсутнасць моста прыводзіла на няшчасных выпадкаў, бо толькі адзіны пешы пераход злучаў раён Ферма са Слабодкай, пры тым што дзеці з горада хадзілі ў чыгуначную школу, якая ў той час месцілася каля сучаснай школы № 10.

Замест пешаходнага моста насупраць вуліцы Пілсудскага быў зроблены пераход цераз чыгунку. Да гэтага чыгунку можна было перайсці толькі па пераездзе па вуліцы 3-га Мая [сучасная вуліца Ленінская — Л. Л.]. Цікава, што гэты пераход насупраць вуліцы Пілсудскага (каля сучаснага



Вакзал у Лідзе ў 1930–х.

аўтавакзала) дзейнічаў да 2010 года, калі быў пабудаваны новы пешаходны мост праз чыгунку.

У канцы 1930–х у раёне горада пад назвай Слабодка з'явілася чыгуначная лазня. Але рабочыя чыгункі, хоць і мелі сваю лазню, не маглі туды трапіць, бо кіраўніцтва чыгункі трымала яе закрытай ці пускала невядома каго. Скаргу на немагчымасць трапіць у лазню чыгуначнікі ўзнялі падчас агульнага прафсаюзнага сходу, і, здаецца, вырашылі праблему.

У 1929 годзе ў Лідзе працавалі дзве адносна вялікія электроўні: гарадская па вуліцы Сувальскай і чыгуначная (180 кВт). У маі 1938 года пачалася пракладка новых электрычных ліній у раёне Слабодкі. Пашырэнне электрычных сетак дазволіла злучыць у Лідзе чыгуначную і гарадскую электроўні: «З новага бюджэтнага года [1939 г. — Л. Л.] гарадскія ўлады пашырылі свой уплыў у справе электраэнергетыкі, аб'яднаўшы чыгуначную электроўню з гарадской электроўняй. Згодна з разлікамі, чыгуначная электроўня дасць гораду прыбытак у 20 000 злотых у год». Лідзянка Ярмант пісала: «Бацька ў той час як па-дзённы рабочы на чыгуначнай электрастанцыі зарабляў каля 120 злотых у месяц».

Свая лазня была і на чыгуначнай электроўні, тая ж Ярмант успамінала: «Лазня на электрастанцыі, пабудаваная для сваіх работнікаў, уяўляла сабой вельмі вялікую ванну. Настолькі вялікую, што мы залазілі ў яе ўтрох і яшчэ заставалася шмат месца. Толькі мне здавалася, што вада для купання была занадта гарачай».

У 1932 годзе заканчвалася аднаўленне чыгуначнага моста цераз Нёман каля вёскі Сялец, які быў узарваны рускім войскам яшчэ ў 1915 годзе. 13 студзеня на гэтай будоўлі здарыўся няшчасны выпадак: рабочы з-пад Нясвіжа Акрынскі Антон, знаходзячыся на рыштаваннях, упаў з вялікай вышыні на зямлю. З цяжкімі пашкоджаннямі яго прывезлі ў Лідскі шпіталь. 6 верасня адбыліся агульныя інжынерныя выпрабаванні канструкцый гэтага моста даўжынёй у 200 м. «Мост будзе перададзены для ўжытку пры канцы бягучага года ... кошт будоўлі склаў 1 мільён злотых». 23 лістапада быў устаноўлены на месца першы пралёт новапабудаванага моста ў Сяльцы цераз Нёман. «Астатнія тры пралёты будуць устаноўлены на сваіх месцах у бліжэйшы час. Новы мост цераз Нёман будзе складацца з чатырох пралётаў і мець даўжыню ў 200 метраў. ... Нагляд над работамі ажыццяўлялі начальнік дарожнага аддзела ў Лідзе інжынер Мярвінскі, рэвізор руху Катовіч, гандлёвы кантралёр Асецкі. Да гэтага часу цягнікі як з Ліды, так і з Баранавіч даходзілі толькі да моста, а пасажыры і грузы перавозіліся на другі бераг па часовым мосце».

Пры самым канцы 1920 года чыгуначныя ўлады паведамілі пра намер пусціць маторныя вагоны (продкі сучасных дызель-цягнікоў) па маршруце Ваўкавыск–Слонім–Баранавічы і Ваўкавыск–Ліда. Але такія вагоны з'явіліся толькі ўлетку 1935 года, калі Віленская дырэкцыя чыгункі атрымала 5 двухвосевых вагонаў з рухавікамі ў 100 к. с. для абслугоўвання ліній ад Вільні да



Маторны дызельны вагон SBCix-098. Канец 1930-х

Ліды, Гродна і Нова-Вілейкі; *«гэтыя вагоны змяняць сучасныя цягнікі з паравозамі»*. Паводле раскладу руху цягнікоў на 1939 год маторны дызельны вагон SBCix-098 курсіраваў па маршруце Вільня-Ліда-Нёман. Да маторнага вагона дачапляліся яшчэ 1-2 вагоны без рухавікоў і, такім чынам, увесь цягнік меў 2-3 вагоны.

Адпачынак на станцыі Сялец. Галоўным месцам сямейнага адпачынку лідзян у 1930-я стала вёска Сялец (чыгуначная станцыя Нёман). Газета «Лідская зямля» пісала ў 1936 годзе: *«у летнія часы ... гараджане ўцякаюць ад паўдзённай спёкі на рэкі ці азёры. ... Для лідзяніна найбліжэйшым месцам летняга адпачынку з'яўляецца Нёман. Прыгожыя ваколіцы станцыі Нёман заўжды мелі ў нас сваіх энтузіястаў, якія карыстаючыся кожнай вольнай хвілінай ... выезджалі сюды ... роварамі ці цягнікамі. Сюды едуць паляжаць на бурштынавым пясочку, пахадзіць па лесе ... ці паставіць наметы для больш працяглага адпачынку. Можна спадзявацца, што хутка ўсё летняе жыццё горада перасунецца на бераг Нёмана. Усё было б добра, але ўвесь час узнікаюць транспартныя праблемы. Таму мясцовы аддзел Краязнаўчага таварыства робіць крокі ... каб праезд на месца адпачынку стаў бесклапотным. Наш аддзел напісаў камунікат да кіраўніцтва чыгункі пра патрэбу адмысловага папулярнага цягніка, хоць бы на выхадных днях. ... Развіццё адпачынку на Нёмане цесна звязана з развіццём і ростам Ліды. Спадзяёмся, што хутка на беразе ракі вырастуць летнія дамкі, пансіянаты і нават вiлы»*.

Улетку 1937 года на «Свята мора» ўжо з'явіўся адмысловы цягнік да Нёмана. Але *«арганізатары свята вырашылі вяртацца дахаты ў 22-30, практычна ўжо ноччу, пры гэтым аб'явіўшы ўсім пра адпраўленне цягніка ў 20-05. ... увечар прайшоў дождж, і масы людзей да позняга вечара былі калі не зласлівыя, дык вельмі незадаволеныя. ... тысяча чалавек чакала на вакзале і ў лесе да 22-30. Шмат хто заняў месца ў вагонах цягніка ўжо ў 19-й гадзіне, ператварыўшы тым самым простыя вагоны ў спальныя і рэстаранныя»*.

Улетку 1938 года адмысловы цягнік да Нёмана пачаў стала адвозіць гараджан на адпачынак і прывозіць дахаты: *«3 29 чэрвеня з Ліды да Нёмана пачаў хадзіць папулярны сярод лідзян цягнік. Выезд з Ліды ў 8-20, вяртанне ў 21-35. Кошт у два бакі 1 зл. 30 гр»*.

Улетку 1939 года Сялец ужо меў развітую інфраструктуру адпачынку, але праблемы заставаліся. Менавіта пра праблемы пісаў улетку 1939 года журналіст «Кур'ера Віленскага» ў невялікім артыкуле, які, праз яго цікавасць, мае сэнс прывесці тут з невялікімі скаротамі: *«Нёман для 30-цітысячнай Ліды ёсць адзіным найбліжэйшым месцам летняга адпачынку. Улетку жыхары Ліды едуць сюды тлумнымі цягнікамі ці аўтобусамі і праводзяць цэлы дзень. Дзякуючы гэтаму, вёска Сялец з кожным годам разрастаецца і становіцца дачным мястэчкам. У мінулым годзе тут паўстала некалькі новых пансіёнаў і танных рэстаранаў, якія робяць адпа-*

чынак аматараў сонца і вады прыемным. Аднак з нейкага моманту ўправа маёнтка Сялец, якому належыць частка правага, дачнага берага Нёмана, імкнецца атрымаць сабе з адпачынку галоўную крыніцу прыбыткаў і таму стварае вялікія перашкоды як жыхарам вёскі, так і прыехаўшым лідзянам. У лю-дзей, якія ідуць на пляж ... адмысловы чалавек збірае аплату па 10 грошаў. Пры тым ... на квітках, якія ён выдае, няма адзнакі змяны ці скарбовых уладаў павета, што кажа пра самаўпраўства. Таму вялікая частка людзей не жадае плаціць. ... маёнтка не інвестуе частку ад заробленых грошай на паляпшэнне пляжу. ... па ўсім пляжы ляжыць у пяску калючы дрот, які кожны дзень калечыць кагосьці з адпачываючых: прыехаў, аплаціў уваход і ідзі да лекара Але самай вялікай балячкай летнікаў Нёмана ёсць «казіно», адчыненае ўправай маёнтка Сялец, яго трымае Дэмбінскі. Кошты тут вышэйшыя за кошты на самых люксовых курортах каля мора. Шклянка вады каштуе 15 грошаў, бутэлька піва 1 злоты, пра закуску лепей не казаць. Адміністратар маёнтка Дмахоўскі відавочна ёсць супольнікам Дэмбінскага, бо пад рознымі нагодамі чыніць усялякія высілкі, каб накіраваць кліентаў у «казіно». На ўскрайку лесу быў адкрыты ў мінулым годзе танны рэстаран «Леснічанка», які прадае тыя ж напоі і сняданак па нармальных коштах. Людзі, якія адпачываюць, віталі адкрыццё гэтага рэстарана з энтузіязмам і рушылі туды, як да «залатога руна», бо і столікі стаяць пасярод лесу, і цэны даступныя Аднак трымалася гэта не доўга, хутка столікі з лесу зніклі, і каля «Леснічанкі» з'явілася аб'ява: «Управа маёнтка Сялец просіць сталы, на якія падаюцца напоі рэстарана, не выносіць ў лес». ... Застаецца спадзявацца, што адпаведныя ўлады выправяць гэтыя хібы».

Сялец як галоўная зона адпачынку лідзян трымаўся да канца XX стагоддзя, пакуль не пачалася эпоха ўсеагульнай аўтамабілізацыі, якая зрабіла даступнай любы іншы куток прыроды.

Чыгуначныя здарэнні. Наладжванне стабільнага і бяспечнага чыгуначнага руху пасля ваенных гадоў ішло цяжка. З-за таго, што чыгунка шмат гадоў не абслугоўвалася згодна з рэгламентам, пасля моцных дажджоў на ўчастках Ліда—Маладзечна (каля Багданава) і Ражанка—Масты было пашкоджана чыгуначнае палатно, рух цягнікоў спынены.

Віленская газета «Слова» пісала ў верасні 1922 года: «У ноч з 17 на 18 верасня на пераго-не Ліда—Скрыбаўцы сутыкнуліся два тавар-ныя цягнікі. Разбіта 5 вагонаў, на рэйках затор. Хуткі цягнік з Варшавы з-за гэтага пайшоў праз Ваўкавыск—Баранавічы—Ліду і прыйшоў у Вільню ў 12–30».

У лютым 1923 года ў цягніку № 1613, які з боку Вільні ўжо падыходзіў да Ліды, у вагоне 1-га кла-са выйшла спрэчка, якая перайшла ў бойку. Пад-час бойкі адзін з пасажыраў на хаду выкінуў з ва-гона Баляслава Даляховіча і спрабаваў выкінуць яшчэ аднаго спадарожніка. Пасажыры вагона спрабавалі спыніць цягнік, сарваўшы стоп-кран, але ён не працаваў. Пасля прыбыцця цягніка на станцыю Ліда хуліган быў арыштаваны паліцыяй, а Даляховіч хутка прыйшоў сюды сам.

24 жніўня 1923 года міжнародная прэса паведаміла пра найвялікшае чыгуначнае кру-шэнне за ўсю гісторыю Лідскай чыгункі: загінула 50 чалавек і больш за 100 было паранена, калі пад Лідай пасажырскі цягнік Вільня—Варшава сышоў з рэек. Трагедыя была выклікана раз-мывам чыгуначнага насыпу. Аднак віленская газета «Слова» паведаміла, што ў выніку сходу цягніка Вільня—Варшава № 816 з рэек паране-на 11 чалавек, загінула жанчына з дзіцём. Га-зета піша, што пагалоска пра тое, што вагон з моста ўпаў у Нёман і загінула 40 пасажыраў, — няпраўда, бо мост знаходзіцца ў стане рамонту. У наступным нумары газета паведаміла, што па-раненыя знаходзяцца ў Лідскім шпіталі. Потым газета пісала, што на месца здарэння прыбыў міністр транспарту Карлінскі, а вінаваты ў крушэнні стрэлачнік Пянкевіч, які ўжо арышта-ваны.

Толькі ў 1926 годзе падчас суду сталі вядомы сапраўдныя акалічнасці чыгуначнай катастро-фы. Яна адбылася так. Чыгуначная дарога мела тут дзве каляі, прычым у нармальных умовах у бок Скрыбаўцаў цягнік рухаўся па левай каляі. На 267-м кіламетры чыгунка перасякала раку Дзітва, на якой якраз у той час аднаўляўся мост. Таму начальнік адзела паддзярэцый ў Ваўкавыску выдаў загад, каб рух цягнікоў часова ішоў па правай каляі. Кантралёр руху А. Дамброўскі, начальнік дыстанцыі А. Гардзялкоўскі і начальнік станцыі Ліда У. Чапкоўскі таксама выдалі свае за-



Адмысловы цягнік, сфармаваны для паездкі вернікаў Тарноўскай дзяцэзіі ў Вільню, ў Вострую браму. Удалечыні — воданепорная вежа. Канец 1930-х.

гады. Былі ўстаноўлены папярэдзальныя сігналы, пастаўлены неабходныя бар'еры і г. д.

22 жніўня дзяжурны кіраўнік руху станцыі Ліда Жэнчык і дзяжурны паста стрэлкі № 2 стрэлачнік Пінкевіч з-за памылкі пакінулі запасную каляю адчыненай. Пасажырскі поезд № 816 на Варшаву, які вёў машыніст Шуфер, на выхадзе са станцыі Ліда быў накіраваны па левай каляі.

Машыніст не ведаў, што гэтая каляя знаходзіцца ў рамонце, і ехаў па ёй з хуткасцю 50 км у гадзіну. Не даязджаючы 700 метраў да моста, цягнік збіў засцерагальны бар'ер і ўехаў на рамантаваны мост. Вынікі былі катастрафічнымі. Лакаматыў і чатыры вагоны разбіты, пасажырка Ева Кубякова разам з сваім шасцімесячным дзіцём загінула.

Суд прыгаварыў стрэлачніка Антона Пінкевіча да чатырох месяцаў турмы за нядбайства. Дзяжурны станцыі Ліда Уладзіслаў Жэнчык і машыніст паравоза Мікалай Шыфер былі

апраўданыя. З усіх абвінавачаных толькі Шыфер застаўся на сваім працоўным месцы.

Але крушэнні працягваліся. У выніку чыгуначнага здарэння ў Скрыбаўцах 17 лютага 1926 года былі параненыя два чалавекі. На гэты раз маневровы паравоз з шасцю вагонамі з-за недакладна пераведзенай стрэлкі выехаў на каляю, па якой ішоў пасажырскі цягнік № 811. Машыніст пасажырскага цягніка паспеў пачаць тармазіць, і таму ахвяраў не было.

Улетку 1928 года ўвагу жыхароў горада прыцягнулі наступныя падзеі: каб зняць з пасады дыспетчара чыгуначнага руху Дамброўскага, чыноўнікі лідскага філіялу Віленскай дыстанцыі чыгункі Янушэўскі, Ганчарык і Цемух пачалі распускаяць плёткі, што падчас бальшавіцкай акупацыі Ліды Дамброўскі заставаўся працаваць на чыгунцы. Дамброўскі падаў на сваіх крыўдзіцеляў у суд, і ў выніку Янушэўскі і Ганчарык за паклёп былі асуджаны на 6 месяцаў, а Цемух на 3 месяцы турмы.

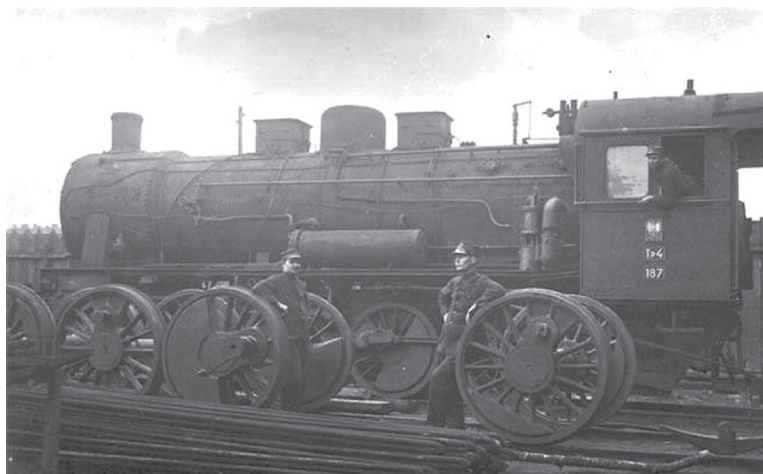
17 жніўня 1928 года загарэліся чыгуначныя склады каля воданепарнай вежы. У выніку пажару склады згарэлі разам з вежай, станцыя Ліда засталася без вады. Страты склалі каля 200 000 злотых. А 16 лістапада на станцыі Нёман згарэў склад драўніны.

На пачатку студзеня 1929 года вяліся аварыйныя работы на каналізацыі чыгуначнай станцыі, і з-за абвалу траншэі былі засыпаны зямлёй два рабочыя. Адзін з іх — Антон Борка — загінуў, а другі — Юзаф Бахенак — атрымаў цяжкія пашкоджанні. А ў верасні 1929 года *«трэці раз на адным і тым жа месцы»* лопнула водаправодная труба, па якой з чыгуначнай станцыі падавалася вада ў жылыя дамы чыгуначнікаў.

9 ліпеня 1930 года Аляксандра Брэйва, вяртаючыся ад сваякоў, якія жылі каля казармаў 77-палка, пад відукам за шпіталем трапіла пад цягнік № 323 з Вільні. Будучы глухой, яна не чула набліжэнне цягніка. На нябожчыцы знойдзена торбачка з 11 царскімі залатымі дзесяцірублёвымі манетамі, якую яна, верагодна, заўсёды насіла ў сябе на грудзях.

30 верасня 1937 года ў 22–40 жыхары нашага горада назіралі рэдкую ў нас з’яву — палярнае ззянне. Ззянне было настолькі моцным, што на чыгунцы вырашылі, што гэта пажар, і таму папераджальна загулі паравозы. У выніку ўвесь горад узняўся ад сну.

16 студзеня 1934 года ў 9–20 на чыгуначнай станцыі Ліда паравоз, які выяжджаў з дэпо па пабочнай каляі, сутыкнуўся з пасажырскім цягніком Ліда–Баранавічы. У выніку паравоз пасажырскага цягніка перакуліўся. Параненых не было. Усё здарэнне праходзіла на вачах у вялікай колькасці людзей, бо на станцыі ў гэты момант спыніліся яшчэ і варшаўскі, і віленскі цягнікі. Пачалося следства, абодва машыністы былі затрыманы.



Рамонт паравоза Тр4–187. Канец 1930–х.

23 жніўня 1938 года ў 19–10 на шляху Ліда–Нёман на рэйках быў знойдзены труп дзяўчыны ва узросце каля 14 гадоў.

Пры канцы ліпеня 1939 года на чыгуначнай станцыі мотадрызіна ўдарылася ў вагон, які стаяў на тых жа рэйках, па якім рухалася дрызіна. У выніку машыніст дрызіны Пётр Ясінчак атрымаў пералом левай нагі.

Адбываліся злачынствы, чытаючы пра якія, разумееш, што за 70 гадоў нашы людзі не надта змяніліся. На пачатку 1938 года ўздоўж чыгункі Ліда–Гуды, на працягу 4–х кіламетраў было пашкоджана 30 ізалятараў на слупах сувязі.

Я, канешне ж, апісаў толькі больш значныя здарэнні на чыгунцы, бо інфармацыі ў прэсе значна болей.

* * *

Летам 1944 года Лідскі вакзал быў спалены і разбураны. Яго аднавілі толькі ў 1949 годзе. Апошняя рэканструкцыя Лідскага вакзала адбылася ў 2010 годзе. Але гісторыя лідскай чыгункі ў гады Другой Сусветнай вайны і пасля яе, а таксама гісторыя вузкакалейнай чыгункі на Лідчыне — гэта асобныя тэмы.

У XX стагоддзі Ліда стала буйным чыгуначным вузлом, што забяспечыла хуткі рост горада і захаванне рэгіянальнага дамінавання. Але гэта ж гарантвала ўзмацненне пакутаў пры розных акупацыях. Значэнне транспартных артэрый у XXI стагоддзі змяншаецца, галоўнымі чыннікамі развіцця становяцца адукацыя, інфармацыйныя тэхналогіі і здольнасць да адаптацыі ў сучасны свеце. Ці зможа горад даць годны адказ на новыя выклікі гісторыі? ❀