

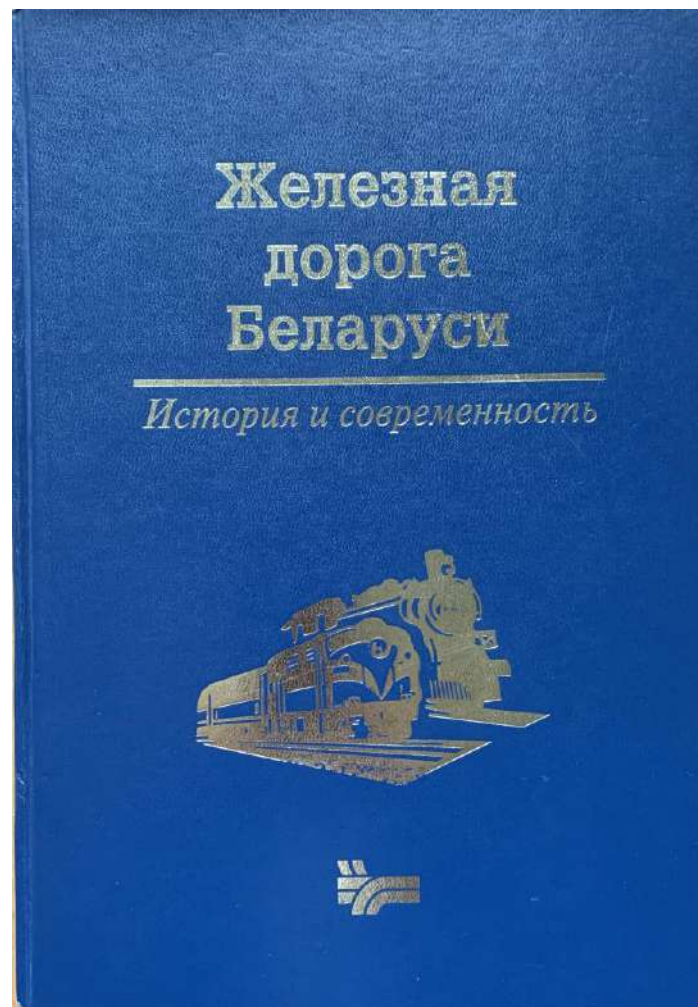
Белорусская железная дорога: исторический путь

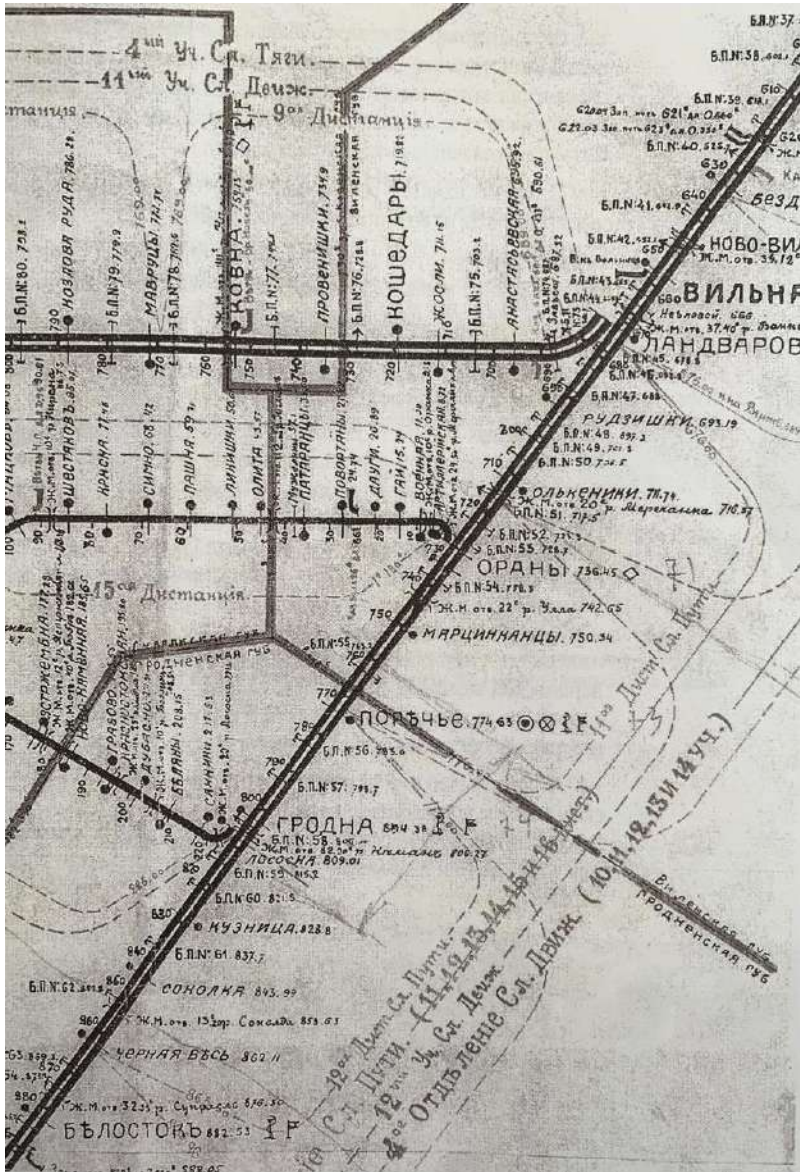
(виртуальная книжная выставка, посвященная 160-летию Белорусской железной дороги)

- ▶ Железнодорожная магистраль... О ней сняты фильмы, написаны книги, песни, стихи. Перемещая людей и грузы, она сближает города, страны и континенты; помогает создавать, строить, встречаться, отдыхать, любить и просто жить. Она сама – как большая, интересная, сложная и многообразная жизнь, как особый мир неустанного движения, перемен, поиска и надежд. И, несмотря на почтенный 160-летний возраст, все также устремлена вдаль, в будущее, которое, пожалуй, невозможно без ее активного участия.
- ▶ Железнодорожная магистраль... Это чудо случилось в середине XIX столетия, в точнее, в далеком 1862 году, когда по железнодорожному участку Гродно-Поречье Санкт-Петербургско-Варшавской магистрали промчался первый пассажирский состав. С момента открытия регулярного («правильного» как называли его в то время) движения начинается история Белорусской железной дороги. Тот небольшой участок «железки» и есть начало большого пути, который проделала стальная магистраль.

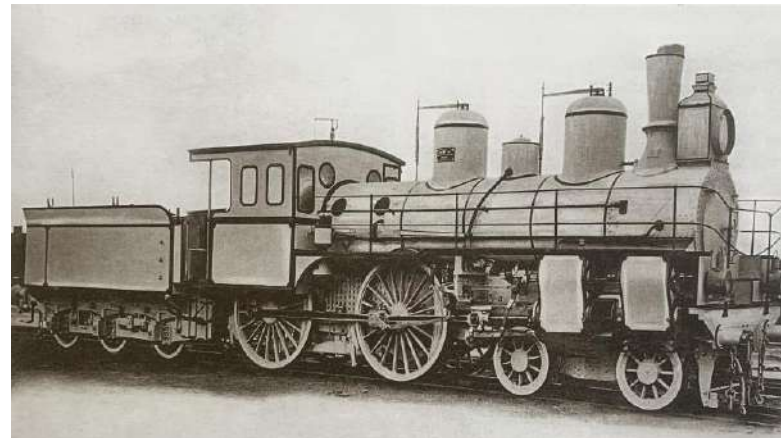
Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шоба [и др.]; Под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Мн.: ОДО «Триолета», 2001. – 477с.

В книге нашли отражение социально-экономическое положение Беларуси до начала строительства железных дорог, история строительства, развитие и эксплуатационная деятельность железнодорожного транспорта Беларуси на всех исторических этапах в период с 1862 по 2001 годы, а также их самоотверженный труд. Показано социальное положение железнодорожников Беларуси в различные годы, рассказано о планах на будущее





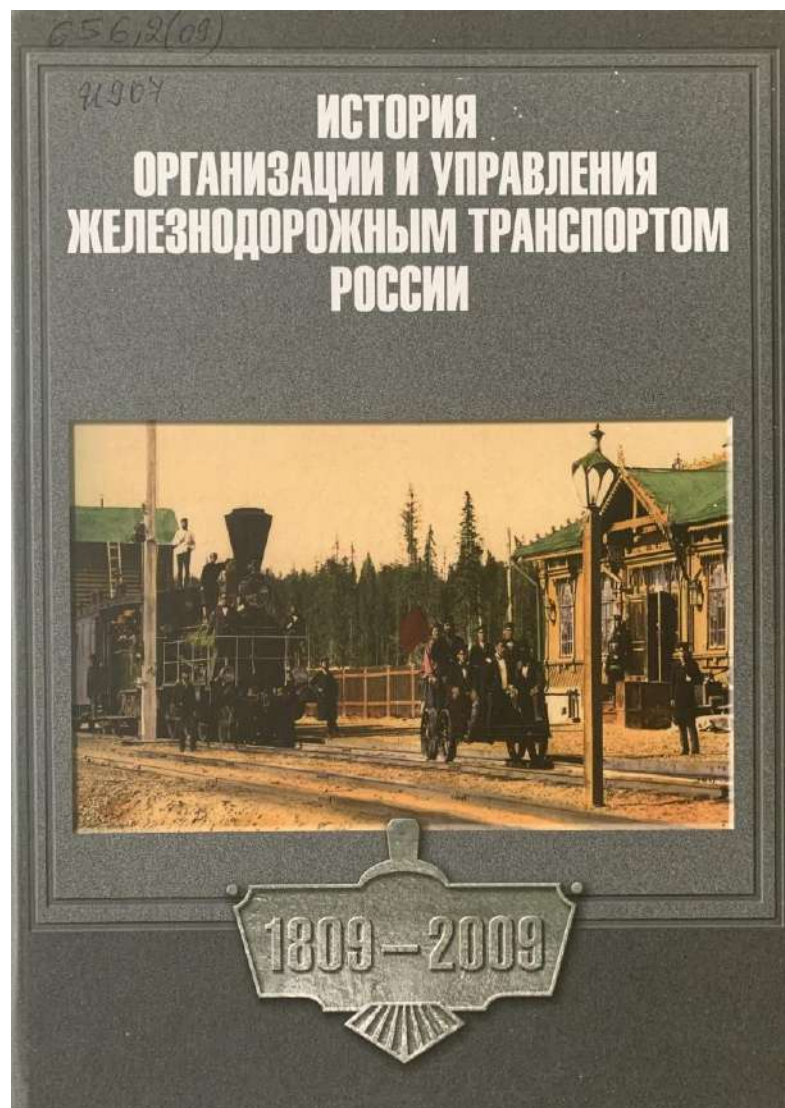
Станция Витебск Риги-Орловской железной дороги



Локомотив типа 3 (4-4-0), построенный на Путиловском заводе в конце XIX в.

**История организации и управления
железнодорожным транспортом России.
Факты, события, люди.** / Под ред. А.А.
Тимошина. – М.: ГОУ «Учебно-методический
центр по образованию на железнодорожном
транспорте», 2009. – 466 с.

*Представлен исторический материал о
строительстве железных дорог, разработке новых
образцов подвижного состава и других технических
средств для реализации перевозочного процесса.
Показано становление, развитие, современное
состояние органов управления железнодорожным
транспортом и системы подготовки специалистов.
Книга прекрасно иллюстрирована, содержит
уникальные фотоматериалы, некоторые из них
публикуются впервые*



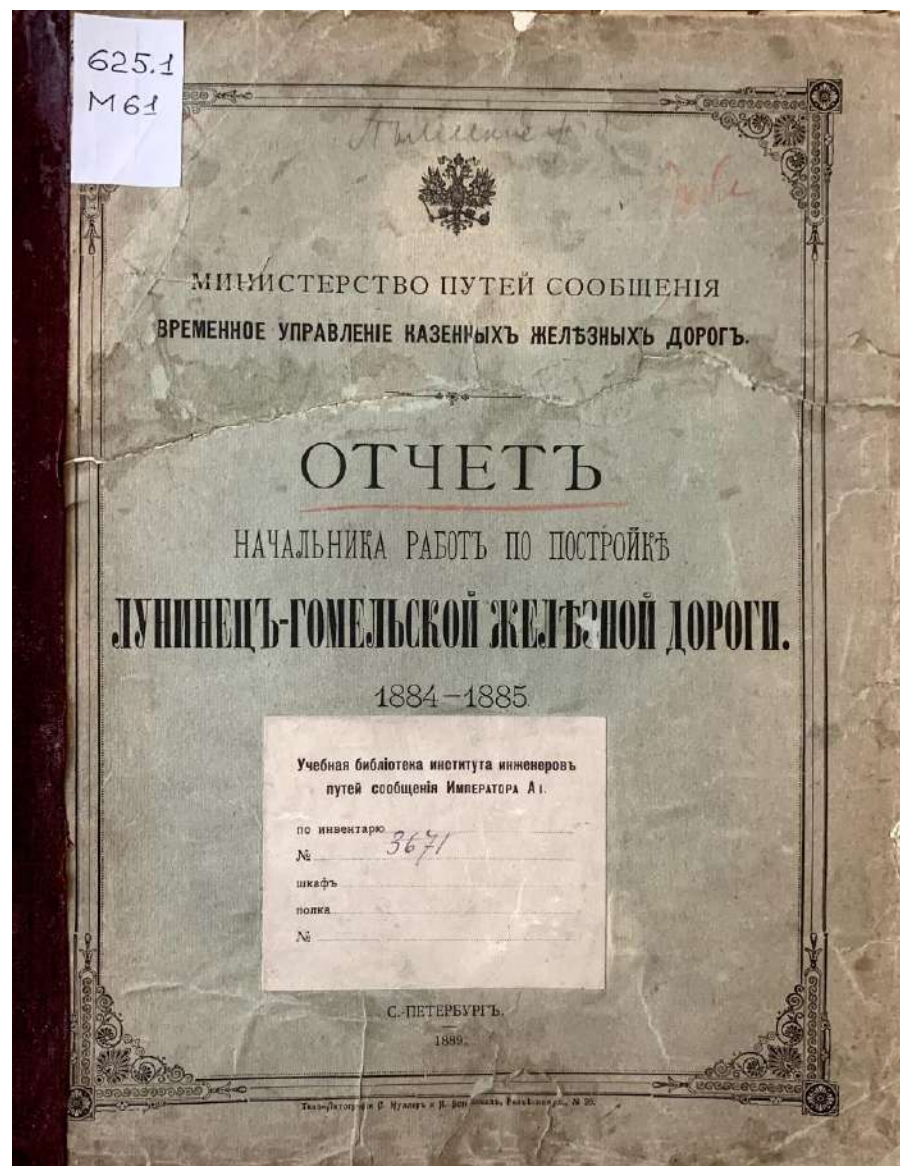
Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 335 с.

В книге предпринята попытка в форме небольших очерков показать отдельные стороны сложного процесса становления и развития железных дорог, эволюции технических средств и технологий, подчеркнуть роль и значение железных дорог в жизни общества, напомнить некоторые незаслуженно забытые имена.



Министерство путей сообщения. Временное управление казенных железных дорог. Отчет начальника работ по постройке Лунинец-Гомельской железной дороги. 1884—1885. – С.-Петербург, 1889 г.

В Книге представлен полный отчет начальника работ по постройке Лунинец-Гомельской железной дороги, включающий описание участка Полесской железной дороги, устройство полотна, искусственных сооружений, станционные постройки и водоснабжение станций. Дана Ведомость горизонтальных площадок, уклонов, кривых и прямых частей железнодорожного полотна, а также полный отчет баланса счетов и расходов на строительство линии.



Железнодорожная магистраль Белоруссии
(к столетию со дня введения в строй).
Минск, «Беларусь», 1971, 208 с.

100 лет тому назад 29 ноября 1871 года была введена в строй железнодорожная магистраль Смоленск – Орша – Минск – Брест, ставшая главной линией Белоруссии. От этой даты и ведется летоисчисление Белорусской железной дороги, одной из старейших в нашей стране. В предлагаемой книге излагаются ее история, настоящее и будущее



Гапеев В.И., Лукьянов В.А. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871 – 1996 годы: Ист. очерк. – Мн.: Полымя, 1996. – 347 с.

Книга освещает историю развития железнодорожных линий Беларуси, участки которых вошли в состав Минского отделения Белорусской железной дороги. Рассказывается о многих поколениях строителей и эксплуатационников Белорусской магистрали, их трудовых достижений и боевых заслугах в годы войны.





Пассажирское здание станции Минск II класса
Ландваро-Роменской железной дороги



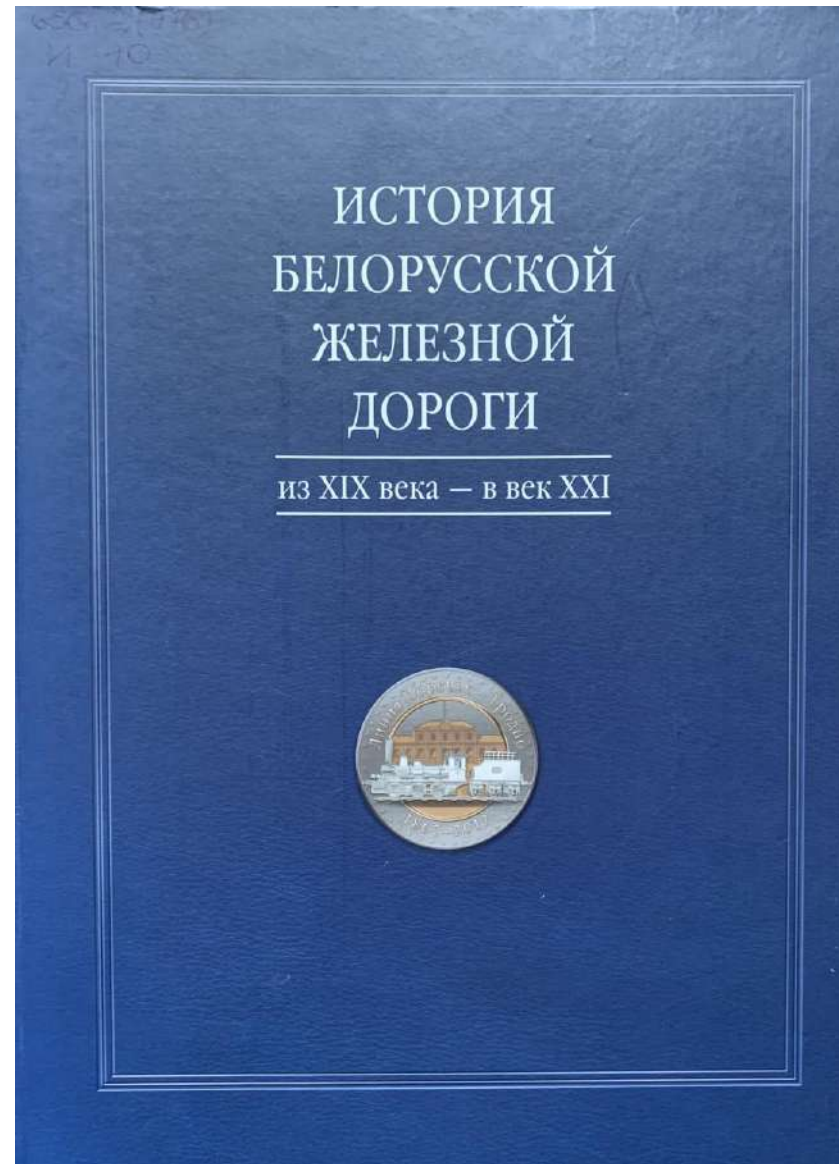
Привокзальная площадь Минска



Вычислительный центр Белорусской железной дороги

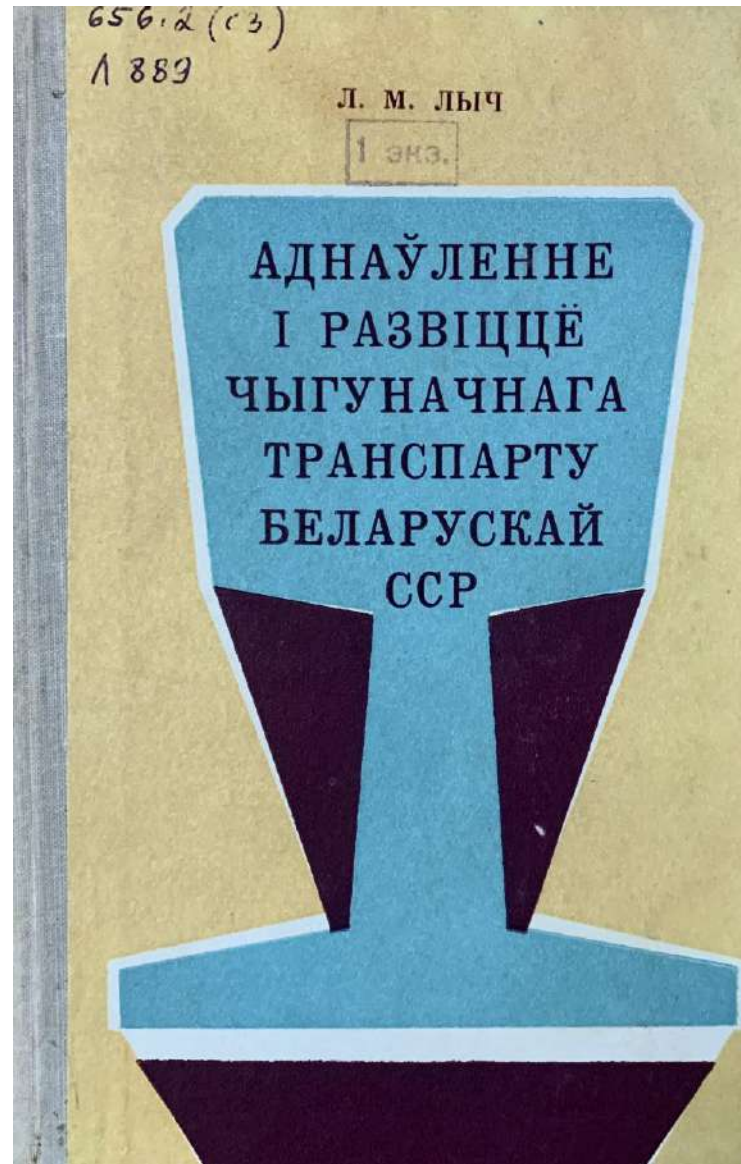
История Белорусской железной дороги. Из века XIX — в век XXI / В.В. Яновская и др. — Минск: Маст. літ., 2012. — 995 с

В книге предпринята попытка раскрыть процесс становления железнодорожной сети на территории Беларуси, проследить основные процессы модернизации и современного состояния Белорусской железной дороги, как неотъемлемой части народнохозяйственного комплекса Республики Беларусь. Для создания истории Белорусской железной дороги было использовано большое количество опубликованных и неопубликованных источников, выявленных в архивохранилищах Беларуси, России, Украины и Литвы



Лыч Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.). – Мн., “Навука і тэхніка”, 1976 . – 224 с.

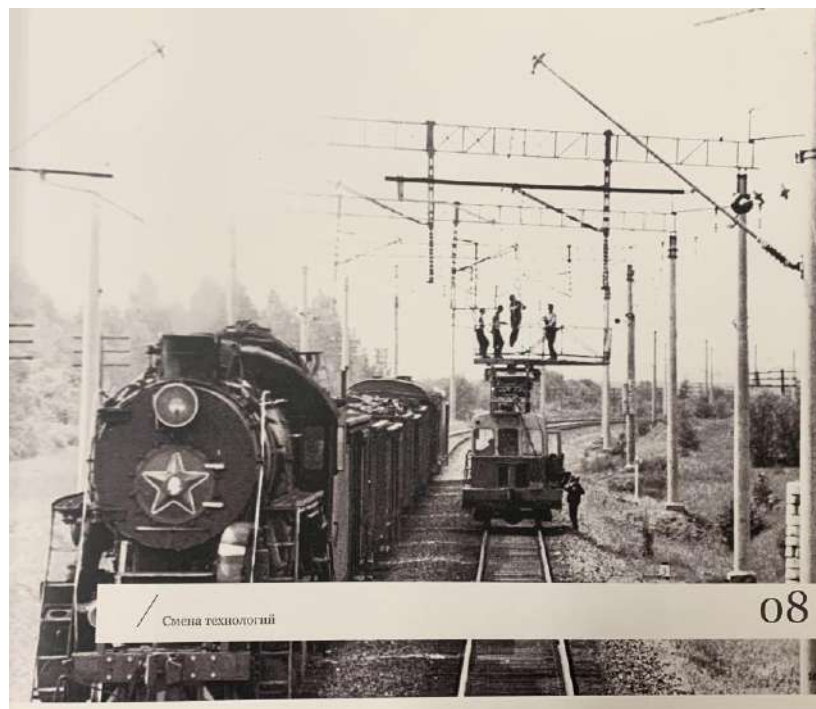
У кнізе расказваецца, як ваенныя чыгуначнікі, транспартныя будаўнікі, рабочыя і служачыя Беларускай магістралі наладжвалі хутчэйшае прасоўванне воінскіх эшалонаў да фронту, аднаўлялі і паскаралі преравозкі грузаў і пасажыраў. Паказаны дасягненні чыгуначнікаў, іх вялікі ўклад у адраджэнне транспарту ў гады першай пасляваеннай пяцігодкі і яго далейшае развіццё ў 50—60-я гады.



50 лет электрификации Белорусской железной дороги / Сост. Лаврович Н.П. – Минск: Бел. ж.д., 2013. - 84 с.



В книге использованы фотографии из архива ГО «Белорусская железная дорога», а также в хронологическом порядке дана история электрификации Белорусской железной дороги, начиная с 1952 года.



**Исторические аспекты формирования
транспортной системы Беларуси:**

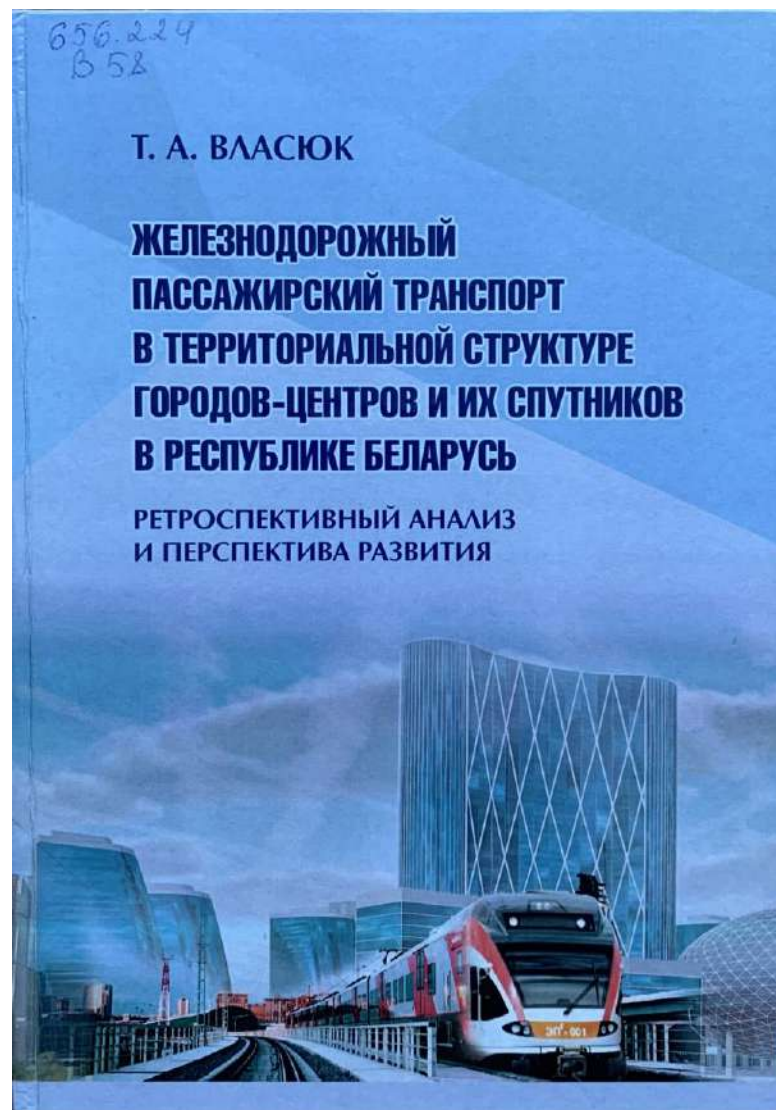
монография / Н.И. Боровой, И.В. Жук, В.Н.
Седюкевич, В.Д. Чижонек; под общ редакцией
канд. техн. наук, доцента В.Д. Чижонка. –
Минск, 2012. – 433 с.

*Мировая транспортная система в развитии прошла
тысячелетний исторический путь от примитивных
средств передвижения до современных грузовых и
пассажирских космических кораблей. Формирование
транспортного комплекса Беларуси проходило
параллельным курсом с развитием транспорта в
мире и, прежде всего, в сопредельных государствах.*

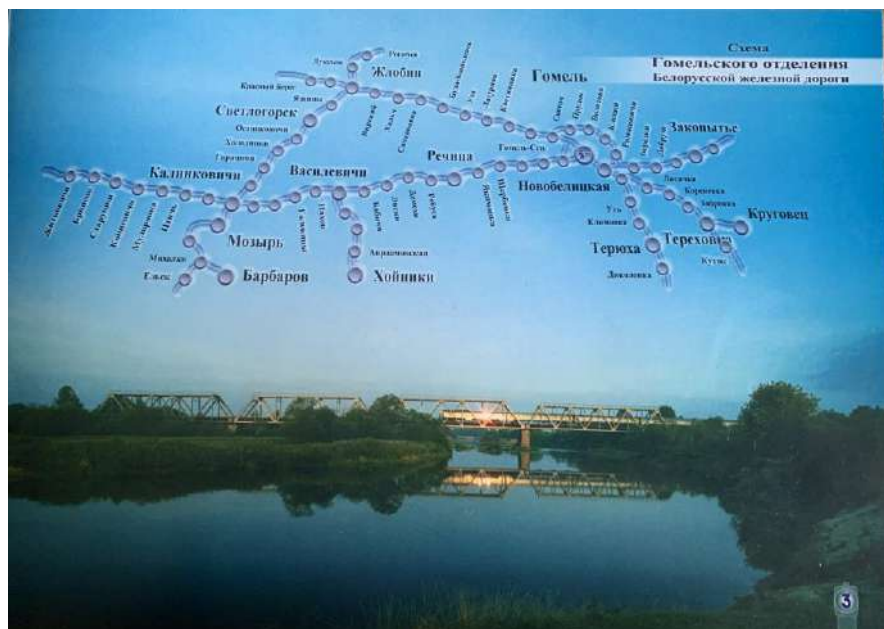


Власюк Т.А. Железнодорожный пассажирский транспорт в территориальной структуре городов-центров и их спутников в Республике Беларусь (ретроспективный анализ и перспектива развития): [монография] / Т.А. Власюк; М-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. — Гомель: БелГУТ, 2020. — 230 с.

Приведены результаты работы автора и анализ трудов других ученых по проблемам организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в агломерациях Республики Беларусь с учетом исторического анализа.

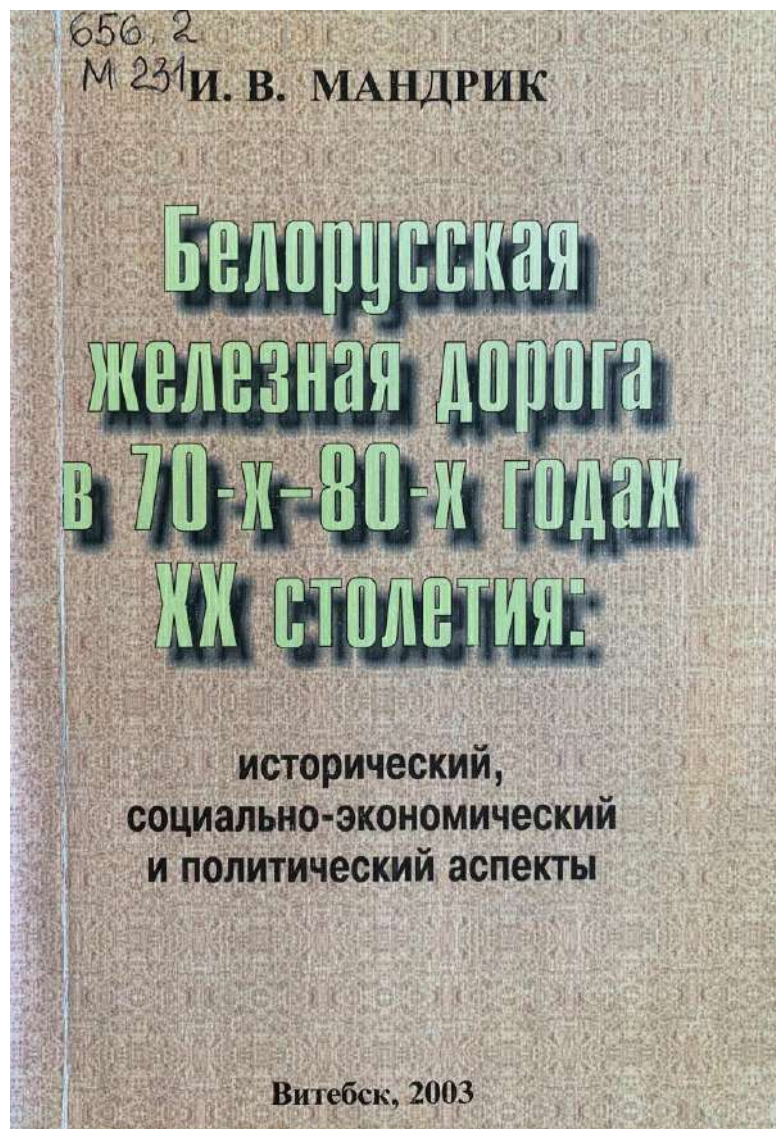


Гомельское отделение Белорусской железной дороги



Мандрик И.В. Белорусская железная дорога в 70 - 80-х годах XX столетия: исторический, социально-экономический и политический аспекты. – Витебск: УПП «Витебская областная типография», 2003. – 296 с.

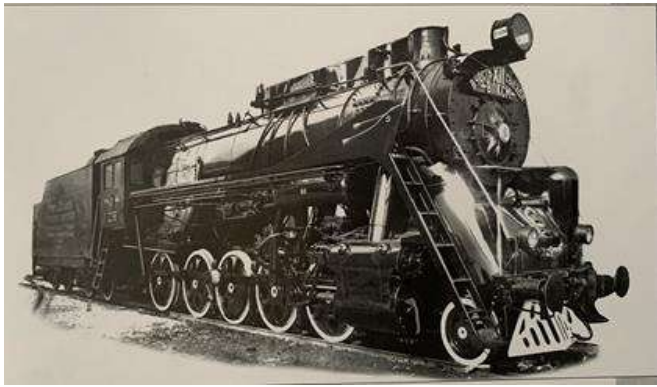
В книге раскрыты закономерности, регулярно появляющиеся в развитии трудовых коллективов Белорусской железной дороги в 70 – 80-х годах XX столетия. Освещены формы и методы подготовки и повышения квалификации кадров железнодорожного транспорта



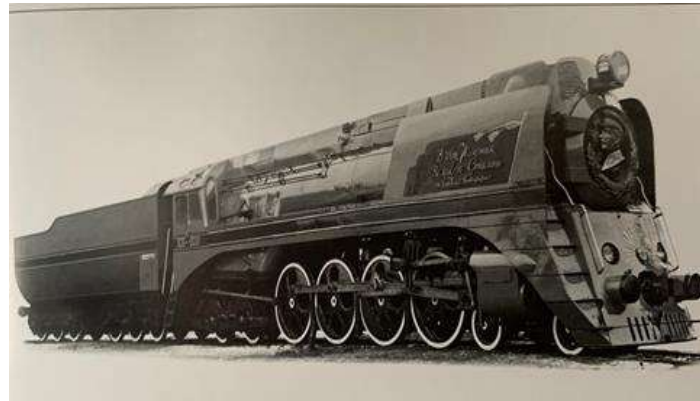
Ожившие паровозы. Послевоенные серии.
[фотоальбом] / авт.-сост. Кученев М.Л., Москалев
Л.М., Сватиков Л.С.; — М.: Железнодорожное Дело,
2010.— 304 с.

Фотоальбом «Ожившие паровозы. Послевоенные серии» позволяет современным любителям истории техники воочию увидеть в действии мощные и красивые локомотивы-паровозы. На фотографиях представлены сохранившиеся паровозы послевоенных серий, запечатленные во время специальных поездок и киносъемок.





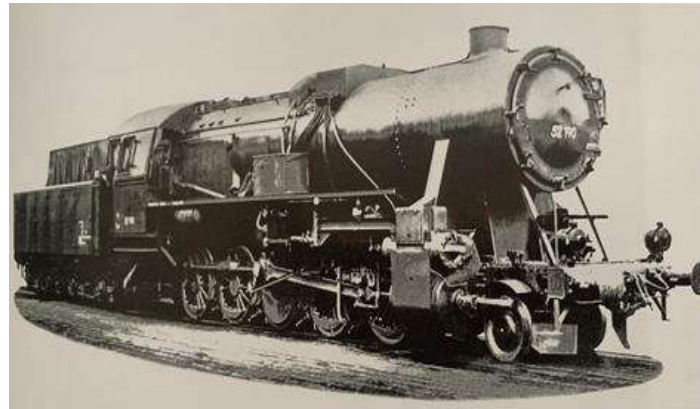
Серия Л



Серия ПЗ6



Серия ЛВ



Серия ТЭ

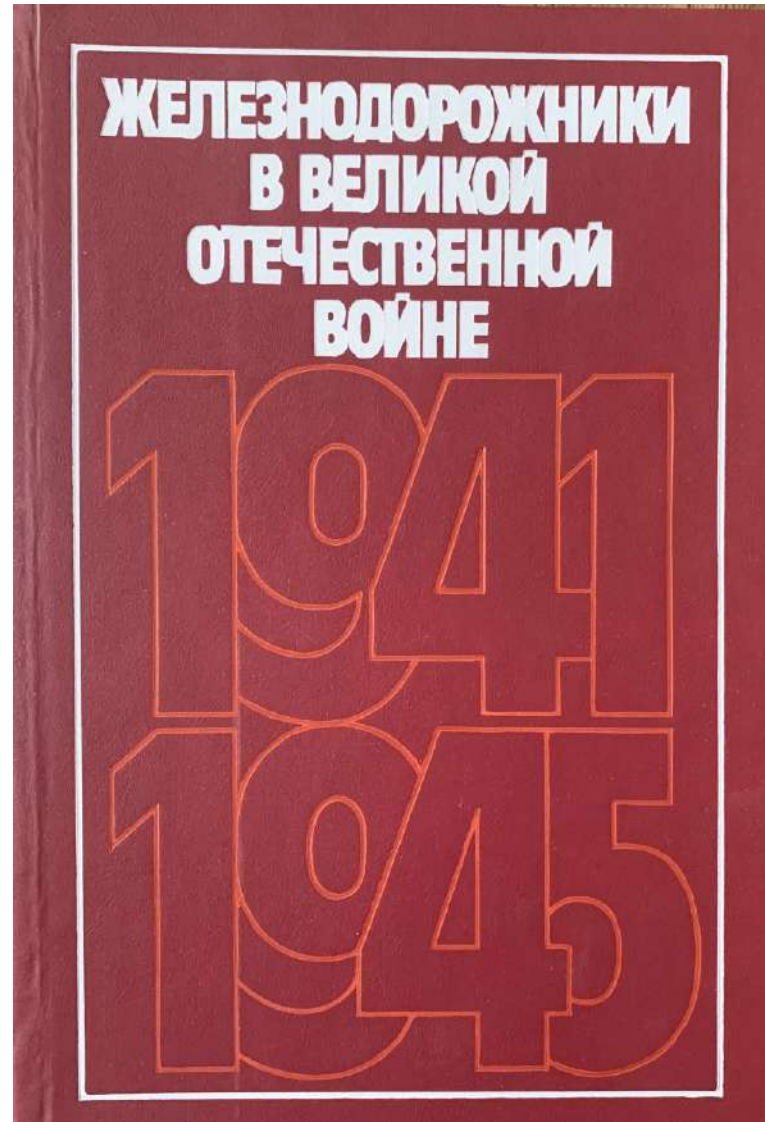
Скринников М.И. Солдаты стальных магистралей / Под ред. А.А. Филимонова. — Мн.: Наука и техника, 1989. — 125 с.

Рассказывается о боевом и трудовом подвиге белорусских железнодорожников в борьбе против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны.



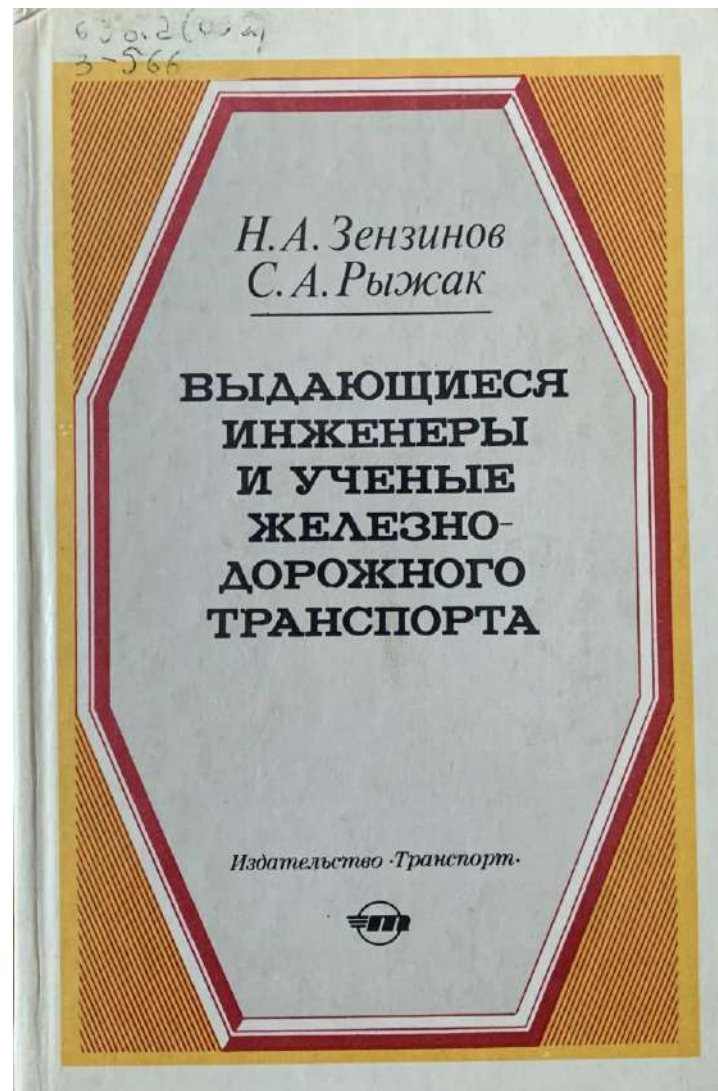
**Железнодорожники в Великой
Отечественной войне 1941—1945** / Под ред.
Министра путей сообщения Н.С. Конарева. —
М.: Транспорт, 1985. — 575 с.

*Рассказывается о революционных, боевых
и трудовых традициях железнодорожников,
показана огромная работа железных дорог в
обеспечении нужд фронта и тыла в годы
Великой Отечественной войны, развитие их в
послевоенный период*



Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. – М.: Транспорт, 1990. – 480 с.

Рассказывается о трудовой, научной и общественной деятельности выдающихся инженеров путей сообщения нашей страны; показан их вклад в развитие железнодорожного транспорта и строительства, их влияние на развитие механики, энергетики и других наук; освещены их научные взгляды, творческие судьбы, деятельность по подготовке научных кадров



Фиринович Я. 150 лет по шпалам (150 лет Белорусской железной дороге) / Е.Фиринович, В. Яновская // Союзное государство. – 2013. - № 1-2. – С. 42-45

Сегодня Белорусская железная дорога — одно из главных звеньев транспортного комплекса страны и занимает важное место в жизнеобеспечении Республики Беларусь, а эксплуатационная длина дороги на сегодня составляет 5,5 тыс. км.

150 лет по шпалам



Нагрудный значок
«Отличный работник
Белорусской дороги»

Знак «Почетный
железнодорожник»
образца 1980 года



Рельсовый путь в долине реки Припяти. 1883–1885 годы



Вид на советскую погранзаставу в 1930 году

Скромно отпраздновав в 1962 году столетие БЖД, партийное руководство решило вести отсчет рождения чутунки с 1871 года. Мол, именно в этом году впервые соединены железнодорожным путем Москва и Минск. В итоге столетие Белорусская железка вторично отметила в 1971 году. Но для специалистов оставалось очевидным: все началось с открытия регулярного (правильного, как называли его в те времена) движения в 1862 году.

XIX век

В начале 1852 года Управление железных дорог под руководством Павла Мельникова разработало первый государственный план будущей сети магистралей Российской империи. Некоторые основные линии должны были пересечь белорусские губернии.

Императорский указ гласил: «Сеть эта будет протискиваться: от Санкт-Петербурга до Варшавы и прус-

Белорусские железнодорожники отметили юбилей первой регулярной трассы Российской империи

ской границы, от Москвы через Курск и низовье Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Либавы — и таким образом непрерывным через 26 губерний железным путем соединятся взаимно: три столицы, главные судоходные реки наши, средоточие хлебных наших избытков и два порта на Черном и Балтийском морях, почти весь год доступные; облегчится сим образом вывоз заграничный, обеспечится провоз и продовольствие внутреннее».

Из предложенного Николай I утвердил к первоочередному строительству линию Санкт-Петербург — Варшава. Строительство началось в 1852 году, финансировалось государством и поначалу шло довольно успешно. Но помешала нечаявшаяся в 1853 году Крымская война.

20 октября 1862 года главный инспектор частных железных дорог Андрей Дельвиг сообщал: работы на участке от Ландварова до Варшавы Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороги завершены, и он может быть открыт «в непродолжительном времени для постоянного движения». 24 октября 1862 года из Департамента железных дорог поступило сообщение о создании комиссии для «обсуждения вопроса о возможности открыть постоянное движение между Ландварово и Варшавой». Комиссия приняла документ, датированный 15 декабря 1862 года. Именно эта дата стала днем рождения Белорусской железной дороги.

Начало XX века

С началом Первой мировой войны железнодорожная сеть Российской империи была поделена на два района: Западный, подчинявшийся Военно-полевому управлению, и Восточный, остававшийся в распоряжении гражданского Управления железных дорог. Граница между районами проходила западнее условной линии Петербург — Бологое — Смоленск — Бахмач — Харьков