

## ЧЫГУНКА

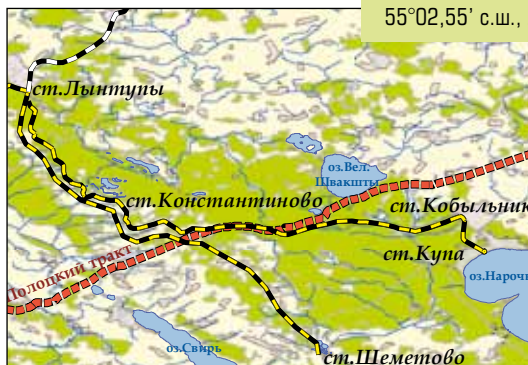
i

**Першае ўзгадванне** – адкрыта лінія чыгункі Новасвяцянны–Лынтупы–Паставы (11 лістапада 1895 г.).

**Пачатак XX ст.** – развіццё чыгункі ў рэгіёне (1915–1916 гг.) здзейснена нямецкімі акупацыйнымі ўладамі і вызначана патрэбамі забеспячэння нарачанскага ўчастка фронту; у 1922–1923 гг. – польскімі ўладамі – для пасажырскіх перавозак.

**Наш час** – дзейнічае беларускі ўчастак чыгункі Лынтупы–Паставы–Глыбокае–Полацк.

55°02,55' с.ш., 26°18,44' в.д.



Пачатак развіцця чыгункі ў памежных з Нарачанскім паўночных рэгіёнах звязана з будаўніцтвам напрыканцы 90-х гадоў XIX ст. «сеткі» Свяцянскай чыгункі на мяжы сучаснай Беларусі і Літвы. Ініцыятыва развіцця гэтай рэгіянальнай чыгункі належыць выхадцу з гэтых месц Баляславу Ялавецкаму –



Насып і рэйкі былой чыгункі / Насып и рельсы бывшей железной дороги



Чыгуначны прыпынак Кабыльшкі, 1916 г.  
Железнодорожная станция Кабыльшкі, 1916 г.



Цягнік Шэметава–Берлін ля вёскі Шэметава. Адпраўка ваеннапалонных, 1916 год  
Поезд Шеметово–Берлин у деревні Шеметово. Отправка военнопленных, 1916 год

канструктару, ваеннаму інжынеру, «каралю вузкакалейкі». Ён стаў аўтарам шматлікіх тэхнічных вынаходніцтваў, у прыватнасці – пераносных чыгунак, крэсла-ложкавых вагонаў (мелі мяккія спружынныя сядзенні або спальныя аддзяленні), браніраваных вагонаў, санітарных цягнікоў, і яму нават даверылі канструяванне спецыяльнага цягніка для царскай сям'і. Пад кіраўніцтвам Ялавецкага спраектавана і пабудавана 225 вёрст Свяцянскай вузкакалейкі. Удзячныя землякі ў 2009 г. узвялі яму помнік, які можна убачыць на чыгуначнай станцыі ў Лынтупах.

Наступны этап актыўнага развіцця чыгуначнага злучэння прыйшоўся на часы Першай сусветнай вайны, калі для актыўнага забеспячэння сваёй арміі ў Нарачанскім краі немцы ў шчыслы тэрмін (1915–1916 гг.) пабудавалі вузкакалейку (шырыня 600 мм паміж каляінамі) ад Лынтуп да Кабыльшкі (болей за 40 км) і ў дадатак шматлікія яе разгалінаванні на значнай працягласці ўздоўж лініі фронту. Іншыя накірунак чыгункі Пяскарышкі–Канстанцінаў–Шэметава (1916–1917 гг., хутка пабудаваны таксама немцамі) працягласцю каля 30 км, так амаль і не выкарыстоўваўся, рэльсы і шпалы былі разабраны ў пачатку 20-х гадоў.

Схема дзеючай і праектуемай Свяцянскай чыгуначнай сеткі (1933 г.)  
Схема действующей и проектируемой Свяцянскай железнодарожной сети (1933 г.)



Склады чыгуначнай станцыі Кабыльнік, 1920 г. (не існуюць)  
Склады железнодорожной станции Кобыльник, 1920 г. (не существуют)



Чыгуначны мост праз р. Страчу ля Альшэва  
Железнодорожный мост через р. Страчу у Ольшево



Чыгуначная станцыя Купа  
Железнодорожная станция Кула

У 1922–1923 гг., за польскім часам, накірунак Лынтупы–Кабыльнік быў перапрацаваны з шырыні каляіны (тора) 600 мм на 750 мм і стаў галоўным чынам пасажырскім. Вельмі цікавым фактам з'яўляецца тое, што ў невялікім чыгуначным вузле Лынтупы ў гэтыя гады з розных накірункаў сыходзіліся каляіны трох розных памераў – шырынёй 600, 750 і 1435 мм!

Вузлакалейка спачатку прызначалася для абслугоўвання мясцовага насельніцтва. Да параўнання: за гадзіну цягнік праходзіў такі шлях, які гужавы транспарт пераадоляваў за суткі, і каштаваў да 20 разоў танней, яму пад сілу былі цяжкія і габарытныя грузы. Пасажырская лінія мела прыпынкі Лынтупы, Альшэва, Нарэйшы, Канстанцінаў-Віленскі, Пятропаль, Мельнікі, Кабыльнік.

У 30-я гады па ініцыятыве польскай Лігі падтрымкі турызму вузлакалейка была падоўжана на 4,18 км ад Кабыльніка да разваротнага кольца ў в. Кула на ўзбярэжжы возера Нарач. У часопісе «Турыстыка ў Польшчы» 5 чэрвеня 1937 года ў артыкуле «Чыгункай да Нарачы» пісалася: «Каля 10 гадзін трацілася раней на падарожжа з Вільні да Віленскага мора – Нарачы. Зараз можна доехаць да самага берага ўсяго за 4 гадзіны. Гэта чыгунка належыць да найбольш маляўнічых у Польшчы. Каб толькі на гэту прыгажосць глянуць, варта сюды прыехаць!».

Вузлакалейка працавала да 1961 г., а напрыканцы 60-х гадоў чыгуначнае палатно было расфарміравана. Широкакалейны тор Лынтупы–Вільнюс разабралі ў пачатку 2000-х. Дзеючым у цяперашні час застаўся накірунак Лынтупы–Палацк. Калі уважліва прыгледзецца да мясцовасці, то па насыпах можна вызначыць, дзе і як пралягалі раней маляўнічыя чыгуначныя маршруты.

Развитие железной дороги в границах с Нарочанским северных регионов связано со строительством в конце 90-х годов XIX в. «сети» Свенцянской железной дороги (на границе современной Беларуси и Литвы). Инициатива развития этих региональных путей сообщения принадлежит выходцу из этих мест Болеславу Яловецкому – конструктору, военному инженеру, «королю узкоколейки». Он автор многих технических изобретений, в частности, переносных железных дорог и оборудования к ним, кресло-кроватьных вагонов (имели мягкие пружинные сиденья или спальные отделения) и санитарных поездов, ему даже доверили конструирование специального поезда для царской семьи. Под руководством Яловецкого спроектировано и построено 225 верст Свенцянской узкоколейки. Благодарные земляки в 2009 г. установили ему памятник, который можно увидеть на железнодорожной станции в Лынтупах.

Следующий этап активного развития железнодорожного сообщения пришелся на времена Первой мировой войны, когда для активного обеспечения нужд фронта немцы в сжатые сроки (1915–1916 гг.) построили в Нарочанском крае узкоколейку (ширины 600 мм между колеями) от Лынтуп до Кобыльника (более 40 км) и многие ее ответвления на значительной протяженности вдоль фронта. Другое направление железной дороги – Пескаришки–Константинов–Шеметово (1916–1917 гг., протяженностью около 30 км, построенной также немцами) так почти и не использовалось, рельсы и шпалы были разобраны в начале 20-х годов.

В 1922–1923 гг., при Польше, ветка Лынтупы–Кобыльник была перешита с ширины колеи (тора) 600 мм на 750 мм и стала в основном пассажирской. Очень интересным фактом является то, что в небольшом железнодорожном узле Лынтупы в эти годы с разных направлений сходились пути с тремя разными размерами колеи – шириной 600, 750 и 1435 мм!

Узкоколейка изначально предназначалась для обслуживания местного населения. Для сравнения: за час поезд проходил такой путь, который гужевой транспорт преодолевал за сутки, и стоил раз в 20 дешевле, ему под силу были тяжелые и габаритные грузы. На пассажирской линии были остановки Лынтупы, Ольшево, Нарэйшы, Константиново, Петрополь, Мельники, Кабыльнік.

В 30-е годы по инициативе польской Лиги поддержки туризма узкоколейка была продлена на 4,18 км от Кобыльника до разворотного кольца в д. Куле на побережье озера Нарочь. В журнале «Туристыка в Польше» 5 июня 1937 года в статье «Железной дорогой до Нарочи» писалось: «Около 10 часов тратилось раньше на путешествие из Вильни до Виленского моря – Нарочи. Теперь можно доехать до самого берега за 4 часа. Эта железная дорога принадлежит к наиболее живописным в Польше. Чтобы только на эту красоту посмотреть, стоит сюда приехать!».

Узкоколейка действовала до 1961 г., а в конце 60-х годов железнодорожное полотно было разобрано. Ширококолейный тор Лынтупы–Вильнюс разобрали в начале 2000-х. Действующим в настоящее время осталось только направление Лынтупы–Полоцк. Если внимательно присмотреться к местности, то по насыпам можно определить, где и как пролегали ранее живописные железнодорожные маршруты.



Службовае пасведчанне чыгуначніка  
Служебное удостоверение железнодорожника



Успаміны былога машыніста Генрыха Антонавіча Шапеля: «Кукушкай» (так называлі паравоз) я абслугоўваў маршрут Свяцян–Лынтупы–Кула, 56 км. Чыгуначнае палатно складалася з аднаго пугі, а па канцавых станцыях меліся паваротныя кругі. Пуць пралягаў па такой маляўнічай мясцовасці – адно замілаванне. Перавозка грузаў – праязная праца, затое турысты – неўгамонны народ: песні, гітары, смех. Прасяць, калі чыгунка перасякае квяцстую палянку, сцішыць ход. Спрытна саскокваюць, каб нарэць кветак, і даганяюць састаў. Ранняя вясной дакучалі сілімакі (вінаградныя смаўжы), напаўзаючы на рэйкі грэцка. Не кожны раз спыніш састаў, каб іх змесці, – то, калі разатруцца пад коламі, цягнік пачынае буксаваць пад гару, прыходзілася падспаць пясок».

#### Гістарычная замалёўка