

прежде всего сам процесс создания произведения, не требующий активности зрителей, а также чётко построенного сценария происходящего. Однако, перформанс должен быть направлен на зрителя и подразумевать художника, создающего перформанс, одновременно и его исполнителем.

На данный момент, перформанс является одной из главных форм взаимодействия с публикой. При этом, в современном представлении, им может являться как неожиданное выступление и публичный протест, так и работы классиков, музейные композиции, спланированные фестивали, рекламная деятельность, а также разнообразные концертные программы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Голдберг, Р. Искусство перформанса от футуризма до наших дней / Р. Голдберг. – М. : Ад Марги-нем Пресс, 2014. – 320 с.
2. Булычёва, Д. Ф. Перформанс и хэппенинг: общее и частное / Д. Ф. Булычёва // Вестник КГУ. – 2010. – №1. – 197с.
3. Ельшевская, Г. Русское искусство XX века. Акции, перформансы, хэппенинги. От футуристов до Павленского: как искусством стало хулиганство, членовредительство и странное поведение / Г. Ельшевская // ЛИКБЕЗ. – 2016. – № 1. – 8с.

Сыроквашина П.Г., студент 250 группы
дневной формы обучения
Научный руководитель – Павлова Е.Я.,
кандидат исторических наук, доцент

**РАЗВІЦЦЁ ЧЫГУНАК БЕЛАРУСІ Ў ПЕРШАЙ ТРЭЦІ
XX СТАГОДЗЯ**

У 2022 годзе беларуская чыгунка святкуе сваё 160-годдзе. 27 снежня 1862 года пачаў эксплуатавацца ўчастак з Санкт-Пецярбурга ў Варшаву. Адрэзак Парэчча-Гродна стаў першай пракладзенай па беларускай зямлі чыгуначнай лініяй.

У пачатку XX ст. па ступені развіцця чыгуначнай сеткі Беларусь займала адно з першых месцаў у Расійскай імперыі. Чыгуначная сетка Беларусі напярэдадні вайны мела працягласць 3888 км. Насычанасць яе чыгуначнымі магістралямі на 1913 год складала 25,1 вярсты на 1000 вёрст тэрыторыі. Вядучую ролю займалі Палескія чыгункі. Узровень пасажырскіх перавозак у Беларусі быў нізкім і складаў каля 6,9 млн чалавек [4].

Пракладванне чыгунак судзейнічала развіццю архітэктуры і турызму. Першым вакзалам стаў драўляны будынак у г.Гродна. У пачатку XX стагоддзя сучаснікі лічылі вакзалы ў Баранавічах, Бабруйску, Віцебску і Мінску “саборамі новага часу”. Вакзалы будаваліся па сіметрычным планах: вестыбюль з галоўным уваходам размяшчаўся пасярэдзіне, а па баках размяшчаліся павільёны для чакання і касы. Нярэдка залы чакання I і II класаў адасабляліся ад залаў ніжэйшых класаў. Архітэктура беларускіх вакзалаў пачатку XX ст. развівалася пад уплывам трох стылістычных кірункаў: эклектыкі, нацыянальна-рамантычнага стылю (галоўным чынам псеўдарускага) і рацыяналізму. У архітэктуры невялікіх станцый з іх драўлянымі пабудовамі прасочваюцца стылявыя прыёмы “цірольска-альпійскай архітэктуры. У гэтай стылістыцы пабудаваныя станцыі ў Смалявічах і Асіповічах.

Напрамкі першых чыгуначных ліній, хуткі тэхнічны прагрэс і урбанізацыя гарадской прасторы фармавалі сетку чыгуначных камунікацый у забудове горада. Прывакзальныя плошчы фактычна з’яўляліся новымі горадабудаўнічымі ядрамі, якія фарміравалі кірунак далейшага развіцця структуры паселішчаў: сюды былі скіраваны загарадныя шляхі і вуліцы, тут ўтвараліся гандлёвыя зоны, піцейныя ўстановы, гатэлі. Узнікненне

чыгуначных шляхоў суправаджалася развіццём гарадской і прыгараднай прасторы ўздоўж іх, з'яўляліся новыя населеныя пункты [5; 2 С.3-11].

Ролю чыгункі ў развіцці турызму можна прасачыць з дапамогай тагачасных паштовак. Як асаблівы від рэкламных паштовак варта вызначыць паштоўкі «Прывітанне з дарогі» для турыстаў, якія вандравалі на цягніку. Выдадзеныя фотаальбомы ўтрымліваюць турысцка-рэкламныя паштоўкі Рыга-Арлоўскай чыгункі, якая праходзіла праз Віцебск, Маскоўска-Брэсцкай чыгункі. На паштоўках адлюстроўвалася карта чыгункі названага напрамку, размяшчаліся віды населеных пунктаў, праз якія праходзіў маршрут [3].

Першая чыгуначная форма адзення была ўведзена ў 1878 г. і ў значнай меры нагадвала ваенную форму таго часу; ўводзіліся мерлушковыя папахі, шаравары, боты і г. д. Форма начальнікаў розных службаў, дэпо і станцый была запазычана ў галоўнага Таварыства Расійскіх чыгунак, для розных службаў выпуска адрознівалася па колеры. Гэта форма захавалася і для савецкіх чыгуначнікаў аж да 1 чэрвеня 1932 года. Падзеі кастрычніка 1917 г. выклікалі толькі змену ў сістэме знакавых адрозненняў сярод чыгуначнікаў.

Першая сусветная вайна істотна паўплывала на стан, месцазнаходжанне, прапускныя здольнасці чыгуначнай сеткі беларускіх губерняў. Дзякуючы адданай працы чыгуначнікаў, неабходныя арміі перавозкі арміі былі ажыццяўлены раней за тэрмін, прадугледжаны мабілізацыйным планам.

Акупацыя заходняй часткі тэрыторыі сучаснай Беларусі нямецкімі войскамі восенню 1915г. прывяла да зніжэння выкарыстання Расійскай імперыяй чыгуначных шляхоў. Ужо на другі год вайны шчыльнасьць руху на чыгунках была даведзена з 18 да 20 цягнікова-вёрст у суткі на вярсту сеткі. Неабходнасць тэрміновага правядзення эвакуацыя прадпрыемстваў, насельніцтва і бежанцаў з ужо занятых ворагам тэрыторый ў жніўні-верасні 1915 года ў пэўным сэнсе паралізавала працу чыгуначнага транспарту. У гэты перыяд прымаюцца меры, звязаныя з узмацненнем прапускной і

правазнай здольнасцяў чыгунак. Уводзяцца ў строй новыя ўчасткі дарог. Так, у 1915—1917 пабудаваны чыгуначныя лініі на ўчастках Жлобін—Калінкавічы, Калінкавічы — Оўруч, Полацк—Ідрыца.

Пасля ўстанаўлення лініі фронту ў 1915 г. нямецкія акупацыйныя ўлады сутыкнуліся з пэўнымі праблемамі ў транспартнай сістэме рэгіёна: былі ўзарваны масты, спалены вакзалы, пашкодзаны чыгуначныя шляхі, зруйнавана водазабеспячэнне і тэлеграф. На акупаваных тэрыторыях каляіны пераводзіліся на заходнееўрапейскі стандарт. Найбольш актыўна пераход ажыццяўляўся ў заходняй частцы Палесся. Да 01.05.1916 г. з усіх пераробленых на заходнееўрапейскі стандарт чыгунак на акупаванай тэрыторыі Беларусі (7534 км) на Палескія чыгункі прыпадала 4500 км. Па-другое, будаваліся новыя чыгуначныя шляхі: з 1100 км новых чыгуначных ліній 650 км было пракладзена на Палессі [1].

У выніку нямецкай акупацыі працягласць беларускіх чыгунак значна паменшылася. Многія станцыі, якія раней былі вузлавымі, сталі канцавымі. Скараціўся грузаварот, немагчымымі сталі транзітныя перавозкі. На акупаваных тэрыторыях чыгуначныя шляхі, пракладзеная сетка фельбанаў (палявыя чыгункі з каляінай у 600 мм і 750 мм), выкарыстоўваліся для рэалізацыі эканамічных мерапраемстваў, у першую чаргу для вывазу сыравіны, прадуктаў, лесаматэрыялаў у Германію. Асноўныя нямецкія вузкакалейныя чыгункі злучылі Наваельню – Навагрудак – Любчу, Пружаны – Аранчыцы, Івацэвічы – Янаў-Палескі, Гаўю – Іўе, Юрацішкі – Бакшты. У асобную катэгорыю вузкакалеек вылучым лясныя фельдбаны, якія будаваліся для падвозу лесу. Пракладваліся і палявыя чыгункі з каляінай 600 мм для коннай цягі.

Нямецкая палітыка адносна кантролю за пасажырскім рухам адпавядала эканамічным інтарэсам новай улады. Нагляд за пасажырскім рухам на чыгунцы ставіў адной з мэт недапушчэнне шпіёнскай дзейнасці і незаконнай перавозкі паперы і друкаванай прадукцыі, а таксама прадухіленне магчымых

антынямецкіх выступленняў. Неабходна было захаваць парадак і прадухіліць напады на пасажыраў, выпадкі крадзяжу і разбояў. Арганізоўваўся кантроль за перамяшчэннем цывільнага насельніцтва ў межах ваенных акруг і павеятаў зоны Обер Ост.

1917 г. выдаўся няпростым для беларускай чыгуні і чыгуначнікаў адразу па некалькіх прычынах. Першай з іх можна вызначыць неспрыяльнае надвор'е. Па-другое, на тэрыторыі Беларусі чыгуначнікі бралі актыўны ўдзел у падзеях Лютаўскай 1917 г. рэвалюцыі. Неабходна адзначыць той факт, што па чыгуначным тэлеграфі жыхары розных частак Расійскай імперыі даведалася пра падзеі ў Петраградзе. Чыгуначны тэлеграф у тыя дні быў перагружаны перадачай тэлеграм, якія не мелі ні якога дачынення да транспарту. А восенню 1917 года чыгуначны транспарт захліснула хваля анархіі: ўзброеныя асобы рабавалі вагоны. Паўсюдна сяляне і працоўныя раскрадалі інвентар і нарыхтаваныя для чыгунак дровы. З мэтай супрацьстаць гэтым з'явам МШЗ увяло пасадку "камісараў на чыгунцы". Улічваючы важнасць чыгунак, II Усерасійскі з'езд саветаў 26 кастрычніка 1917 года прыняў зварот да ўсіх чыгуначнікаў і заклікаў прыняць меры па захаванні поўнага парадку на чыгунках з мэтай забяспечыць бесперашкодны пропуск харчавання ў гарады і на фронт.

У Беларусі кіраванне чыгункамі ажыццяўляў Народны камісарыят шляхоў зносін Заходняй вобласці і фронту. Адною з важных мер, накіраваных на аздараўленне працы транспарту, з'явіўся дэкрэт СНК ад 16 лютага 1918 года "Аб межах кампетэнцыі Народнага камісарыята ў справе транспарту". Чыгуначны транспарт Беларусі з перабоямі, але працягваў выконваць пастаўленыя перад ім задачы.

У выніку нямецкай акупацыі працягласць чыгунак Беларусі зменшылася да 389 км. У сувязі са скарачэннем працягласці дарог скараціўся грузаабарот і змянілася яго структура. Шэраг першачарговых праблем у канцы 1918 – пачатку 1919 гг. вырашалася метадам народнай ініцыятывы.

Станоўчую ролю у справе аднаўлення чыгунак адыгралі арганізаваныя савецкімі ўладамі суботнікі.

Пасля вызвалення Беларусі ад белапалякоў у 1920 г. чыгуначны транспарт знаходзіўся нават у горшым стане, чым пасля нямецкай акупацыі. Больш за палову чыгуначнай сеткі (каля 55%) і рухомага складу паравозаў і вагонаў было знішчана. Са стратай заходняй часткі Беларусі і адыходу ад Савецкай Расіі Прыбалтыкі на тэрыторыі Беларусі засталіся толькі ізаляваныя адрэзкі чыгуначных магістраляў. Амаль усе лініі, якія перасякалі яе тэрыторыю, заканчваліся тупікамі з замежнымі краінамі.

У наступныя гады адбываецца далейшае пашырэнне гаспадарчых пачынанняў, скіраваных на аднаўленне працы чыгункі. Дзякуючы самаадданай працы чыгуначнікаў з дапамогай мясцовага насельніцтва ў Беларусі аднаўленчыя работы былі скончаныя ў жніўні 1920 г. і за параўнальна кароткі тэрмін удалося адкрыць рух цягнікоў на ўсіх участках. На тэрыторыі Беларусі было адноўлена 542 км чыгуначных пуцей.

Пачынаць прыйшлося з арганізацыйнай перабудовы кіравання чыгуначным транспартам. Другім важным пунктам стала аднаўленне транспартных збудаванняў і мастоў. Неабходна было наладзіць рамонт паравозаў і вагонаў. Патрабвалася павялічыць аб'ём працы чыгунак і пошук крыніц сродкаў для аднаўлення і рэканструкцыі яго матэрыяльна-тэхнічнай базы. У пачатковы перыяд НЭПа ў мэтах павышэння самастойнасці чыгунак былі ўтвораны праўлення дарог. Атрымаўшы права самастойнасці, кіраўніцтва чыгункі здолела хутка знайсці рашэнне па пытаннях здачы ў арэнду пад'язных шляхоў, паравозаў і вагонаў, прыёму прыватных тэлеграм на чыгуначным тэлеграфі, прыёму для перавозкі грузаў дробнымі партыямі (пасылкамі вагоў не больш за 10 пудоў) па палегчаным тарыфе, перавозцы грузаў цягнікамі пасажырскай хуткасці і дастаўцы пасылак на дом.

Нягледзячы на велізарныя цяжкасці, паслядоўны працэс аднаўлення чыгуначнага транспарту стаў адбывацца на паляпшэнні якасных паказчыкаў

працы чыгунак Беларусі. У 1922 на базе Аляксандраўскай, Маскоўска-Балтыйскай і іншых участкаў дарогі створана Маскоўска-Беларуска-Балтыйская чыгунка. У міжваенны перыяд у эксплуатацыю ўведзены новыя чыгуначныя лініі: Орша—Унеча, Орша—Лепель, Чарнігаў—Гомель, Рослаў—Крычаў—Магілёў—Асіповічы, Варапаева—Друя. Можна толькі здзіўляцца вытрымцы, цяпернасці і мужнасці чыгуначнікаў, якія, працуючы ў вельмі напружанай абстаноўцы, ва ўмовах матэрыяльнай патрэбы, увядзення картакавай сістэмы на прадукты і прамысловыя тавары, знаходзілі ў сабе сілы актыўна ўдзельнічаць у працоўным саборніцтве, стаханаўска-крываносаўскім руху, выяўляючы ініцыятыву творчы энтузіязм.

Больш дэталёва пазнаёміцца з гісторыяй развіцця айчыннай чыгункі азначанага перыяда можна праз наведванне спецыялізаваных музейных устаноў. Сёння у арганізацыях Беларускай чыгункі налічваецца 9 музеяў, 18 пакояў баявой і працоўнай славы (пакояў гісторыі) і 2 залы гісторыі (залы працоўнай славы), агульны музейны фонд якіх складае больш за 54 тыс. адзінак захоўвання. Музей гісторыі Беларускай чыгункі быў адчынены ў 1971 годзе. Фонды музея налічваюць каля васьмі тысяч музейных прадметаў, якія фарміруюць семнаццаць разнастайных калекцый. Экспазіцыя музея складаецца з дзвюх частак: I частка (гістарычная) - чыгуначнае будаўніцтва і транспарт з 1837 па 1917 гг.; II частка - гісторыя развіцця чыгуначнага транспарту ў Беларусі з 1917 г. па цяперашні час. Асаблівае значэнне маюць аб'ёмныя экспанаты, якія адлюстроўваюць гісторыю тэхнічнага абсталявання чыгункі. Падводзячы высновы, хочацца сказаць, што гісторыя чыгунак Беларусі вельмі цікавая, шырокая, багатая, поўная сілы духу нашага народа.

СПІС ВЫКАРЫСТАНЫХ КРЫНІЦ

1. Волкава, В. В. Чыгунка на акупаванай тэрыторыі Беларусі ў гады Першай сусветнай вайны / В. В. Волкава // Гістарычна-археалагічны зборнік. – Мінск, 2015. – Вып. 30. – С. 136–141

2. Малков, И. Г. Архитектура железнодорожных вокзальных комплексов : [монография] / И. Г. Малков, И. И. Малков, М. М. Власюк / под общ. ред. И. Г. Малкова ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2013. – 116 с.
3. Павлова Е.Я. Открытые письма как исторический источник: особенности изучения // Актуальные проблемы источниковедения: материалы III международной научно-практической конференции, Витебск, 8-9 октября 2015 г. – Витебск: ВГУ им. П.М. Машерова, 2015. 342 с. – С.41-45
4. Развитие железных дорог Беларуси. – [электронны рэсурс]. - Рэжым доступа
https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2017/10/razvitiie-zheleznykh-dorog-belarusi/ Дата доступа 11.03. 2022.
5. Сардаров А. Архитектура железных дорог. Вокзалы. – [электронны рэсурс]. - Рэжым доступа : <https://ais.by/story/1334> - Дата доступа 10.03. 2022

Тагаева В.А., студент 201а группы
дневной формы обучения

Научный руководитель – Цобкало А.А.,
кандидат исторических наук, доцент

**ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ БЕЛОРУССКО-КИТАЙСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ
«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

Белорусско-китайские культурные отношения представляют собой актуальное направление сотрудничества Республики Беларусь и Китайской