

тыс. человек. Более 70 % партизан, воевавших на территории нашей страны, являлись белорусами, около 20 % – русскими, 4 % – украинцами, 3 % – евреями. Свыше половины всего количества партизан (54 %) составляла местная молодежь до 25 лет. 20263 партизана были моложе 18 лет, 34342 являлись учащимися, в том числе 5 тыс. – школьниками. Мужчины составляли 84 %. В партизанских отрядах сражались около 4 тыс. иностранных антифашистов, в том числе 3 тыс. поляков, 400 словаков и чехов, 235 югославов, около 100 немцев и представителей других европейских народов. Вывод: Беларусь известна в мире как страна классической партизанской войны.

За время оккупации в Беларуси были образованы и вели боевые действия 1255 партизанских отрядов, из них 997 входили в состав 213 бригад. 258 отрядов сражались самостоятельно. Всего по учетным данным Белорусского штаба партизанского движения в республике насчитывалось около 374 тыс. партизан.

За три года героической борьбы в тылу врага, с июня 1941 г. по июль 1944 г., партизаны и подпольщики убили и ранили около полумиллиона немецких оккупантов и их пособников, пустили под откос 11128 вражеских эшелонов и 34 бронепоезда, разгромили 29 железнодорожных станций, 948 штабов и гарнизонов врага, подорвали и уничтожили более 18700 автомашин, более 300 тыс. рельсов, взорвали и сожгли 819 железнодорожных и 4710 других мостов, разрушили свыше 7300 км телефонно-телеграфных линий связи, сбили и сожгли на аэродромах 305 самолетов, подбили 1355 танков и бронемашин, уничтожили 438 орудий разного калибра, 939 военных складов.

Список литературы

1 Ветераны. Солдаты Великой Победы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.veteran.by/ru/introduction/belarus in war](http://www.veteran.by/ru/introduction/belarus%20in%20war). – Дата доступа : 25.11.2018.

УДК 625.1 (476.2)

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ГОМЕЛЬЩИНЫ ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК

Учреждение образования

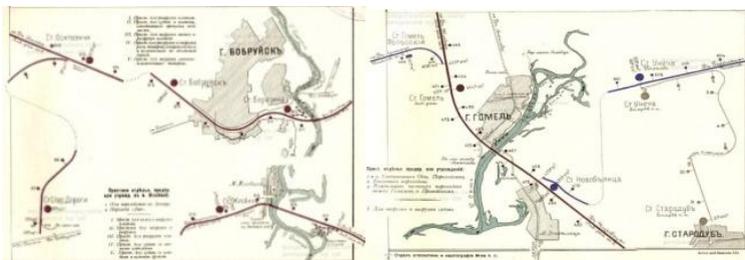
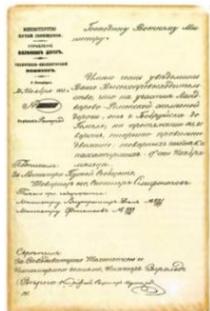
«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Строительство железных дорог на территории Белоруссии началось со второй половины XIX века и было обусловлено экономическими и военно-политическими причинами. Строящиеся участки железных дорог получали

названия в соответствии с направлениями, которые они были призваны соединить.

В 1873 году по территории Гомельщины прошла первая железнодорожная линия от станции Ново-Вилейск до Гомеля и далее до станции Ромны. Данная дорога получила название «Ландваро-Роменская», а 20 мая 1877 года была переименована в «Либаво-Роменскую».

Дорога вводилась в строй с 1871 по 1874 годы по мере готовности участков: Ново-Вилейск – Минск – 14 января 1873 г.; Минск – Бобруйск – 16 сентября 1873 г.; Бобруйск – Гомель – 17 ноября 1873 г.; Гомель – Сновская – 13 января 1874 г.; Сновская – Бахмач – 2 мая 1874 г.; Бахмач – Ромны – 15 июля 1874 г. [1].



В 1913 году протяженность дороги с ее ветвями составляла 1344 версты, из них 183 версты – двухпутные. В подвижном составе насчитывалось 428 паровозов, 11530 товарных и 405 пассажирских вагонов.



Либавский вокзал, вид со стороны
Замковой улицы, нач. XX век

Либавский вокзал в Гомеле,
нач. XX века





Форменная пряжка служащего
Либаво-Роменской железной дороги

Список литературы

- 1 Железные дороги Беларуси. История и современность / под ред. В. Г. Рахманько. – Минск : ОДО «Триолета». 2001.– 488 с.
- 2 **Дмитренко, М. С.** Прошлое и настоящее / М. С. Дмитренко. – Гомель : РПУП «Полеспечать», 2003. – 112 с.

УДК 625.1 (476.1)

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ГОМЕЛЬЩИНЫ ПОЛЕССКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

В. Н. КИРИК, С. В. КИРИК

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

24 января 1883 года военный министр заявляет о необходимости строительства стратегических железных дорог через Полесье. Члены Особого совещания приказали министру путей сообщения принять все меры к своевременному, не позднее чем в трехлетний срок, окончанию сооружения Полесских железных дорог: Вильно – Ровно с ветвями Барановичи – Белосток (с соединителем Седец – Малкин) и Пинск – Гомель. Всего – около 1075 верст с поперстной стоимостью без стоимости рельсов, креплений, верхнего балласта и подвижного состава.



Полесские железные дороги строились по стратегическим соображениям. Вначале предполагалось, что движение будет открываться только в военное время. Затем намеревалось производить движение только в дневное время по три пары поездов в сутки. И только при окончательном рассмотрении вопроса решили эксплуатировать дороги обычным порядком.