



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.

Полесские железные дороги вводились в эксплуатацию по мере готовности участков: от Жабинки до Пинска (136 верст) – 9 ноября 1882 года, от Вильно до Лунинца (297 верст) – 30 декабря 1884 года, от Лунинца до Пинска (53 версты) – 30 декабря 1884 года, от Лунинца до Ровно (181 верста) – 2 августа 1885 года, от Лунинца до Гомеля (281 верста) – 15 февраля 1886 года, от Барановичей до Белостока (201 верста) – 23 ноября 1886 года, от Гомеля до Брянска (256 верст) – 8 августа 1887 года [1].

8 августа 1887 г. на станции Гомель в присутствии министра путей сообщения торжественно отмечалось завершение строительства участка Гомель – Брянск (256 верст, строился с сентября 1885 г., затраты на 1 версту – 45293 руб.). Их общая протяженность составила 1408 верст. Она подошла к Гомелю с запада, и, выгнувшись дугой, соединилась с идущей с севера Либаво-Роменской дорогой в районе современного Полесского путепровода.

Все линии Полесских железных дорог были построены за счет казны. Управление находилось в Вильно. В 1886 г. Вильно-Ровенская и Пинская железные дороги переименованы в Полесские железные дороги, которые проходили по Виленской, Гродненской, Минской, Волынской, Могилевской, Черниговской и Орловской губерниям.

Первым начальником Вильно-Ровенской и Пинской, а затем Полесских железных дорог был инженер путей сообщения Иван Иванович Ходоровский. Затем эту должность занимали инженер путей сообщения Василий Николаевич Коковцев, инженер путей сообщения Александр Юльевич Фриде, а с 10 августа 1901 года – инженер путей сообщения Владимир Павлович Рейслер. [2]



В 1885 году на Полесских железных дорогах имелось всего 68 паровозов. Пассажирских вагонов в 1885 году было 200, товарных крытых и открытых – 1511, а в 1905 г. – 410 пассажирских вагонов, товарных и открытых – 7927.

Полесские железные дороги подразделялась на участки – Вильно – Сарны, Белосток – Барановичи, Брест – Брянск.



Участок Вильно – Сарны служил, главным образом, для пассажирского движения поездов между Петербургом, Киевом и Одессой, участок Брест – Брянск обслуживал в основном транзитные грузы, участок Лунинец – Брянск служил окружным направлением для грузов, идущих на восток и задержанных отправлением на Московско-Киево-Воронежской и Юго-Западных дорогах.

В Гомеле того времени существовало два вокзала. Во-первых, Либавский вокзал. Современники характеризуют его как «огромный». Электро-

станция с этого вокзала в 1903 году дала городу и первый электрический свет, осветив несколько улиц в «Залинии».

В Гомеле того времени был и второй вокзал – Полесский. Где точно находился – пока не установлено, но из описаний и старых карт явствует, что он располагался примерно в районе современного моста с улицы Богдана Хмельницкого на микрорайон «Гомсельмаш».



Как указывает историк, кандидат искусствоведения Евгений Маликов, к сооружениям Полесских железных дорог непосредственное отношение имеет здание Гомельского областного наркологического диспансера на улице Демьяна Бедного, 26-а. На фронтоне здания сохранилась дата постройки – «1906». Еще несколько лет назад

крыльцо центрального входа имело кованый ажурный навес с надписью «ПЖД» (Полесские железные дороги), ныне благополучно демонтированное и бесследно исчезнувшее [3].

Здание Полесского вокзала могло находиться и на территории современного ОАО «Электромеханический завод». Перрон и остановка поездов пригородного сообщения «Никольский» и сейчас расположены здесь. Ветераны завода сообщают, что в 80-е годы тут было снесено два старинных здания из красного кирпича.

Для подготовки машинистов и специалистов по обслуживанию в Гомеле в 1879 году было открыто Гомельское железнодорожное техническое училище. Это было первое учебное заведение уровня техникума в нашем городе. Учитывая, что вузов в дореволюционной Беларуси вообще не было – и того выше. В училище поступали не только дети рабочих и крестьян, но даже отпрыски мелких дворян, в то время массово разорявшихся.

Преподавали в училище не только специальные предметы, но и чистописание, пение, гимнастику. Непременной дисциплиной был и «Закон Божий», причем для православных его вел протоирей Зыков, а для католиков – ксендз Евгений Святополк-Мирской. Первоначально училище размещалось в деревянном здании. В 1909 году по проекту Станислава Шабуневского было построено новое каменное здание для училища. Сейчас в нем находится Дорожный центр по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров Белорусской железной дороги.

Первые профессионально-технические училища в Гомеле были открыты при Либаво-Роменской и Полесских железных дорогах.

Одна из четырех библиотек, имевшаяся в Гомеле в 1913 году, также принадлежала железнодорожникам и располагалась в здании Либавского вокзала.

В духе времени, дорога принимала участие и в церковном строительстве.

В декабре 1901 года была освящена Успенско-Либавская железнодорожная церковь-школа – третий по счету каменный храм в Гомеле. В октябре 1904 года на средства, собранные железнодорожниками, была устроена Полеская Николаевская церковь, никогда не закрывавшаяся, существующая и поныне [3].

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.

3 История TUT. Железная дорога в Гомеле: рельсовый путь до Бахмача, стачки и барыши за вывоз конопли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.news.tut.by/culture/460276.html>. – Дата доступа : 25.11.2018.

УДК 94 (47+57) «1941/1945» (476)

ПОДВИГ БЕЛОРУССКОГО НАРОДА В ГОДЫ ВОЕННОГО ЛИХОЛЕТЬЯ

С. А. КЛИШИН; Е. В. ВИНИЧЕНКО

Учреждение образования

«Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Все дальше в историю уходят события, связанные с жестокими битвами и сражениями в годы Великой Отечественной войны. Вооруженные силы советского союза вместе со всем нашим народом разгромили немецко-фашистские войска, отстояли честь и независимость нашей Родины.

В годы военного лихолетья дети были не только жертвами – они становились и воинами. За мужество и героизм, за особые заслуги, проявленные в борьбе с захватчиками, звание Героя Советского Союза присвоено юным героям Александру Чекалину, Марату Казею, Борису Царикову и другим. Будучи несовершеннолетними, ребята достигали таких высот мужества, что оказывались достойными Золотых Звезд Героев, медалей, орденов. И что интересно: В Указах Президиума Верховного совета ССР об их награждениях никогда не упоминалось, что речь идет о детях. Их называли по имени и отчеству, как взрослых. Почему? Да потому что их воинская доблесть «в масштабах детского возраста» стояла в одном строю плечом к плечу с мужеством взрослых.

В партизанских отрядах Гомельской области находилось 4211 комсомольцев. Ими уничтожено 20 тысяч фашистских солдат и офицеров, 35 танков и бронетранспортёров, 971 автомашина, подорвано 758 поездов,