

ИСТОРИЯ НАУКИ И ТЕХНИКИ

УДК 656.2

А. А. ЕРОФЕЕВ, кандидат технических наук, А. А. ВАСИЛЬЕВ, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

К ЮБИЛЕЮ ЛИБАВО-РОМЕНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

История образования, техническое описание дороги

Рассмотрена история создания Либаво-Кошедарской и Ландваро-Роменской железных дорог. Приведены технические и экономические предпосылки формирования и образование Либаво-Роменской железной дороги. Представлено описание дороги, ее важнейшие технические характеристики, основные искусственные сооружения, здания и линейные постройки, развитие станционных путей и оборудования.

Введение. С 1867 г. в связи с успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей в России началась настоящая «железнодорожная горячка» [1]. В 1861 г. правительство выдало только одно разрешение на изыскание линий, в 1869 г. их было уже 139. С 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн руб., тогда как компании промышленных предприятий имели акционерный капитал в размере лишь 128,9 млн руб. [2].

История образования Либаво-Роменской железной дороги. В течение тридцати лет Либавка пыталась заполучить железную дорогу, отсутствие которой с каждым годом всё больше увеличивало изоляцию Либавского порта от торговли Российской империи с зарубежными странами. Несколько раз казалось, что усилия увенчаются успехом, но всякий раз интересы других городов вставали у лиепайчан на пути. Уже в 40-х годах XIX в. был создан проект железнодорожной линии от Либавы до Георгенбурга – городка вблизи границы России и Пруссии. Проект даже был утверждён правительством, и под него была получена государственная гарантия. Это была первая концессия на строительство железной дороги в России, под которую была предоставлена государственная гарантия. Тем не менее реализовать проект не удалось. Позже, в 1850-е годы, появляются замыслы строить линию Либавка – Ковно, а самым далеко идущим прожектом была идея соединить железной дорогой Либавку и Двинск. Когда в 1858 г. всё говорило о том, что последняя идея будет осуществлена, интересы Риги и её порта снова оказались более важными, как уже неоднократно случалось в прошлом. Тогда было решено вдоль правого берега Даугавы построить линию, которая связала бы Двинск с Ригой, а вопрос о Либавской железнодорожной линии был отодвинут на планируемую перспективу. Это решение 1858 г. вызвало сильные эмоции как в рижской, так и в лиепайской прессе перечислялись аргументы в пользу своих портов, а также доказательства нерентабельности возможной конкурирующей линии. Обиду Либавы можно было понять, поскольку уже были начаты проектные работы, принятое же правительство решение означало дальнейшую маргинализацию Либавского порта, он проигрывал в конкурентной борьбе не только Риге, но и прусским портам – Мемелю и Кёнигсбергу. Число судов, зашедших в порт Кёнигсберга, с 1840 по 1868 гг. увеличилось на 200 %, в Клайпедский порт – на 50 %, а в Лиепайский – уменьшилось на 25 %. Большая роль в приросте значимости порта Кёнигсберга принадлежала железнодорожной линии, построенной от Ковно до Эдткау (или

Эдткунен). Парадоксально, но доходы от торговли России с зарубежьем получали чужие транзитные порты, но не собственная российская Либавка. Особенно это ощущалось в зимнее время, когда порты Риги, Ревеля и Петербурга замерзали, а незамерзающий Либавский порт был не способен осуществлять экспортные и импортные операции по причине отсутствия железной дороги.

Проблема сооружения магистральной железной дороги к порту Либавка обсуждалась в Комитете министров еще в январе 1863 г. Потребность в строительстве этой линии протяженностью в 945 верст мотивировалась необходимостью быстрой транспортировки сельскохозяйственной продукции юго-западных губерний в Либавский порт. Удобство Либавы заключалось в том, что это был один из немногих незамерзающих портов на Балтике в зимний период. Быстрое развитие экспорта через Либавку с середины XIX в. вызвало необходимость составления в Министерстве путей сообщения проектов по расширению и улучшению Либавского порта в соответствии с нуждами торговли. Для выполнения мер по его модернизации 28 августа 1858 г. был учрежден особый комитет [3].

Когда в декабре 1868 г. Комиссия по развитию железных дорог и Совет министров России утвердили проект строительства железной дороги Либавка – Шавли (Шайуляй) – Ковно (с предоставлением государственной гарантии), то это известие принесло в Лиепавку надежду. 27 декабря 1868 г. решение правительства утвердил император Александр II. В то же время инженер-генерал Гейдатель с успехом завершил перестройку Либавского порта. 1869 год Либавка встречала с большим энтузиазмом и надеждами на улучшение своей судьбы и достижение быстрых темпов развития. Так и случилось. И в таком масштабе, какого самые большие оптимисты не могли себе представить. Ещё перед тем как правительство предоставило концессию на строительство железной дороги, было принято решение, что железнодорожная линия будет продлена дальше за Ковно, до пункта в районе местечка Кошедары, где ее можно будет соединить с железнодорожной линией Ковно – Вильно, являвшейся ответвлением от магистральной Петербургско-Варшавской железной дороги.

В борьбу за получение концессии на строительство Либавской железной дороги (до Кошедар) включились 12 обществ. Самую низкую цену на конкурсе российскому правительству предложил консорциум из пяти партнёров: барон Арнольд Фитингоф, Димитрий Шипов и банкиры Иван Блох из Варшавы, Йозеф Жак из Берлина и Мориц Симон из Кёнигсберга.



Иван Блох (Ян Богумил Готлиб) Бл(и)ох)

Предложенная ими цена составляла 12 млн 789 тыс. рублей, что означало около 44 тыс. руб. за одну версту (1066,8 метра). Было создано акционерное общество – Общество Либавской железной дороги, председателем которого стал Иван Блох. В процессе его создания Фитингоф и Шипов отказались от участия в концессии, и Блох стал главным реализатором проекта.

Строительство железной дороги продолжалось два года. В начале сентября 1871 года из Либавы выехал первый поезд до станции Жасляй (7 километров к востоку от Кошедар). Было открыто движение по этой линии пассажирских и товарных поездов.

В апреле 1870 г. состоялась торжественная закладка первого камня Либавского железнодорожного вокзала. Во время церемонии Иван Блох преподнёс в дар городской Комиссии по делам Купального заведения 5000 руб. на создание парка в районе планировавшегося курортного дачного района. Остальные средства для реализации этого проекта – 15 000 руб. в качестве беспроцентного кредита на 15 лет предоставило Российское правительство.



Рисунок 1 – Вокзал Либаво-Роменской железной дороги в Либаве (построен в 1871 г. практически посреди поля)

В 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог. В общий перечень была включена линия от Конотопа до Ландварово (через Гомель, Бобруйск, Минск). Автор проекта, министр путей сообщения В. А. Бобринский считал, «что такая линия открывает прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [4]. Позже было предложено продлить Ландварово-Конотопскую железную дорогу вглубь Полтавской губернии – до Ромен. В Комитете министров не возражали против такой корректировки направления магистрали.

8 июня 1870 г. к министру путей сообщения графу В. А. Бобринскому обратился с прошением о содействии в получении разрешения на проведение изысканий железнодорожной линии от ст. Ландварово через Минск, Гомель, Ромны и Кременчуг известный в России железнодорожный подрядчик П. И. Губонин.

Предприниматель обещал выполнить все необходимые работы за свой счет в течение ближайшего лета. Александр II одобрил инициативу П. И. Губонина [5]. Однако это вовсе не гарантировало получение концессии на планируемую железную дорогу. Охватившая российское общество «железнодорожная лихорадка» вовлекла в пучину риска и авантюрных предприятий всё большее число людей. Ставка делалась на возможность быстрого обогащения в случае получения прав на сооружение железнодорожной магистрали. Большой доход обладателю концессии могла принести экономия строительных средств, а также всевозможные махинации с поставками материалов. Несмотря на все усилия со стороны Губонина, концессия на строительство Ландварово-Роменской железной дороги была выдана инженеру К. Ф. фон Мекку, который предложил наименьшую повёрстную цену. Следует отметить, что стоимость Ландварово-Роменской магистрали была необычайно низкой, даже по сравнению с Либавской и Смоленско-Брестской железными дорогами, постройку которых считали наиболее дешевой из всех линий, утвержденных в конце 60 – начале 70-х гг. XIX в. [3].

Необходимо отметить, что из всех представителей дома фон Мекк наиболее значительной личностью являлся строитель железных дорог Карл Федорович (1821–1875 гг.), сочетавший талант инженера и деятельную натуру предпринимателя, венцом всей предпринимательской карьеры которого можно считать постройку Ландварово-Роменской железной дороги.



К. Ф. фон Мекк

Добиться концессии на строительство этой крупной железнодорожной магистрали ему удалось в результате упорной и драматичной борьбы. Практически каждый из претендентов имел небескорыстную протекцию со стороны высокопоставленных лиц. «Фаворитом» являлся представитель Северного Гамбургского банка К. Ф. фон Мекк, в качестве «прикрытия» которому служило имя князя А. Барятинского. По воспоминаниям Е. М. Феоктистова, известный вельможа оказался на дне финансовой пропасти и однажды признался, что «осталось лишь одно – броситься в какое-нибудь предприятие и лучше всего по железнодорожному делу. Теперь имеются в виду концессии на две дороги – Севастопольскую и Конотопскую. Конкурентом на одну из них является Мекк, я соединюсь с ним. Удалось мне кое-как сколотить около 20000 руб., и этот капитал я вручил ему. Капитал, конечно, неважный, но он сам говорит, что несравненно дороже для него мое нравственное содействие» [6].

Концессия и устав частной Ландварово-Роменской железной дороги были «высочайше утверждены» 9 мая 1871 г. Во время постройки акционерное общество пользовалось правом беспошлинного ввоза из-за рубежа рельсов, металла, станков и подвижного состава. Срок окончания строительства был определен 3 годами, а время владе-

ния – 81 годом со дня окончания постройки [7]. Правление Ландварово-Роменской компании было обязано за время концессии ежегодно выкупать у акционеров акции, чтобы к окончанию владения у железной дороги не осталось собственников из частных лиц. В благоприятные годы руководство выделяло из доходов дороги часть средств для формирования амортизационного фонда [8]. При этом практика железнодорожного хозяйства не знала амортизационных отчислений на ремонт изнашивающихся сооружений и подвижного состава. Текущий износ погашался ремонтами за счет эксплуатационных расходов. Замена же полностью отслужившего оборудования новым производилась путем роста основного капитала без списания стоимости заменяемого имущества.

На состоявшемся 10 декабря 1871 г. общем собрании акционеров общества Ландварово-Роменской железной дороги был избран состав правления компании. В него вошли 4 директора: К. Ф. фон Мекк (председатель правления), А. А. Волгин, С. М. Мириманов, В. В. Воронец. 19 мая 1873 г. выбывшего В. В. Воронца в должности директора заменил Ф. Е. Фельдман. Местом пребывания правления акционерного общества был назначен город Москва [9].

Финансирование строительства Ландварово-Роменской железной дороги осуществлялось за счет средств от третьего выпуска консолидированных облигаций. Впоследствии по ходатайству правления общества направление Ландварово-Роменской железной дороги было несколько изменено. Фактически это означало, что начальным пунктом этой магистрали становилось не Ландварово, а станция Вилейка Петербурго-Варшавской железной дороги, которая находилась в 8 верстах к северу от Вильно. Новое направление вполне соответствовало интересам Ландварово-Роменской железной дороги. Соединение двух магистралей давало ей реальную возможность значительного увеличения масштабов своей коммерческой деятельности за счет привлечения части грузов с Петербурго-Варшавской железной дороги. Однако подобный вариант недостаточно полно учитывал торгово-экономические интересы восьмидесятитысячного г. Вильно. Еще 1 августа 1869 г. группа влиятельных Виленских предпринимателей направила министрам путей сообщения и внутренних дел просьбу определить исходным пунктом строительства новой магистрали г. Вильно. 21 мая 1871 г. они обратились с аналогичным прошением к Александру II. Однако в ноябре 1871 г. специалисты МПС ответили просителям категорическим отказом, мотивируя его отсутствием удобных подходов к городу, который был расположен в окруженной холмами котловине [10].

Летом 1871 г. началось строительство железной дороги со стороны г. Вильно. Движение на участках открывалось последовательно. Первый из них – от Вилейки до Минска (173 версты) – был открыт для движения 14 января 1873 г. Второй – до Бобруйска (139,5 версты) – 16 сентября того же года. Следует заметить, что еще 26 июля 1873 г. правление общества Ландварово-Роменской железной дороги обратилось в технико-инспекторский комитет управления железных дорог с просьбой о назначении комиссии для инспекции участка между городами Минском и Бобруйском. Однако чиновники инспекторского комитета решили не спе-

шить с открытием движения на втором участке Ландварово-Роменской железной дороги, так как не были уверены в том, что работы по его сооружению полностью завершены [11].

С открытием участка Минск – Ново-Вилейск на белорусской земле появился первый железнодорожный узел Минск, работавший сначала на три направления. В день открытия движения до Бобруйска появилось четвертое направление.

Третий участок – до Гомеля, длиной в 141,3 версты – открылся 17 ноября 1873 г. Четвертый – до Бахмача (184 версты) – 12 января 1874 г. Пятый – до Ромен (72,7 версты) – 15 июля 1874 г., то есть на 14 дней раньше срока. Общая протяженность линии составила 711,1 версты (рисунок 2).



Рисунок 2 – Годы сдачи в эксплуатацию железнодорожных линий и участков в Беларуси

Ударным темпам сооружения Ландварово-Роменской магистрали способствовал равнинный рельеф местности на подавляющем протяжении железнодорожной линии. Так, летом 1871 г. эксперт общества Ландварово-Роменской железной дороги провел детальное обследование грунта и цен на строительные материалы в различных пунктах будущей магистрали. Из представленного им в правление компании отчета видно, что трасса будущей линии должна была проходить в основном по пахотным и луговым угодьям, а также в лесистой местности. Легкая почва не требовала значительных физических усилий и соответственно высоких затрат на земельные работы [12]. Хуже обстояли дела со строительными материалами. При отсутствии недостатка в пиломатериалах и древесине практически повсеместно ощущался дефицит кирпича и камня. Железо, металлические конструкции приходилось доставлять из Москвы и Тулы. Поэтому в целях экономии средств, а также в силу недостатка кирпича и камня преобладали искусственные сооружения, выполненные из древесины.

В соответствии с техническими условиями Ландварово-Роменская железная дорога строилась в один путь. В Минске по путепроводу она проходила над рельсами Московско-Брестской железной дороги (рисунок 3).

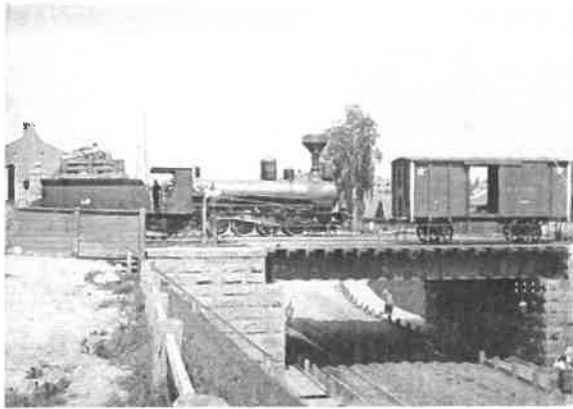


Рисунок 3 – Западный мост – железнодорожный однопролетный мост Либаво-Роменской железной дороги

21 июня 1872 г. в Москве представители правлений обществ Ландварово-Роменской и Московско-Брестской железных дорог заключили соглашение о прямом сообщении между двумя дорогами [18]. В связи с этим в технических документах Ландварово-Роменской железной дороги указывалось на необходимость построить в г. Минске соединительную ветвь с Московско-Брестской магистралью [13].

После завершения строительства Ландварово-Роменской железной дороги стало очевидно, что эта дорога сможет работать прибыльнее и рациональнее, если будет иметь выход непосредственно к Балтийскому морю (к порту Либави). Речь шла об объединении построенной ранее Либавской и Ландварово-Роменской линий в одну магистраль, что не вызывало возражений со стороны правления Либавской железной дороги. Слияние Либавской и Ландварово-Роменской железных дорог представляло первый шаг на пути создания единой железнодорожной сети.

Механизм объединения в финансовом отношении слабых компаний упрощался тем, что активы убыточных обществ обладали низкой ликвидностью. Акции имели низкую котировку, а облигации с 1870 г. находились в собственности государства (в составе консолидированных облигационных займов российских железных дорог). Исходя из подобных реалий «высочайше» утвержденными 20 февраля и 30 апреля 1876 г. положениями Комитета министров общество Либавской дороги прекратило свое существование. Дорога перешла в распоряжение правительства, которое передало ее обществу Ландварово-Роменской железной дороги [14].

Формальная передача Либавской дороги в заведывание правления Ландварово-Роменской железной дороги состоялась 1 июля 1876 г. Фактически делопроизводство и счетоводство были переданы 1 сентября 1876 г. И, наконец, с 20 мая 1877 г., когда был высочайше утвержден новый устав общества Либаво-Роменской железной дороги, слияние дорог получило юридический статус. В соответствии с последним приказом по Либаво-Роменской железной дороге предписывалось: «Согласно отзыву Правления Общества Либавской железной дороги от 24 сего августа за № 1108 деятельность настоящего Правления общества и Управление по заведыванию дорожною оканчивается с 31-м числом сего месяца, с 1-м же числом наступающего сентября вступает в заведывание и управление дорожною Обществом Ландварово-Роменской дороги. Приказы и распоряжения,

относящиеся к заведыванию дорожною, с 1 сентября будут издаваемы Управляющим Ландварово-Роменской железной дорожною инженером И. О. Сомовым или назначенными им лицами. О чем доводится до сведения всех служащих по вверенной мне дорожною».

И.д. управляющего дорожною начальник ремонта пути и зданий К. Вейлер г. Либави, августа 27 дня 1876 года».

Общество Ландварово-Роменской железной дороги обязалось производить эксплуатацию всей линии, устроить соединительную ветвь между Либавской станцией и местным портом, произвести работы, необходимые для улучшения Либавской дорожною с веткой и расширить и улучшить Либавский порт [15].

Для выкупа и погашения акций Либавской дорожною правительство отпустило ссуду в 3217000 кредитных руб. Устав Либаво-Роменской железной дорожною был утвержден 20 мая 1877 г. [14]. Общая протяженность магистрали составила 1192 в. Управление Либаво-Роменской дорожною находилось в Минске (рисунок 4).



Рисунок 4 – Здание управления Либаво-Роменской железной дорожною в Минске

Но Роменский участок не примыкал непосредственно к Либавскому, почему грузы, следовавшие с одного из этих участков на другой, приходилось передовать С.-Петербурго-Варшавской дорожною на ст. Вилейка или Кошедары, после чего те же грузы принимались снова на одной из этих станций для дальнейшего следования. Ввиду того, что такая передача грузов замедляла их доставку и повышала провозную плату, которая взималась по трем особым тарифам: на двух участках Либаво-Роменской дорожною и С.-Петербурго-Варшавской – Правление Общества в 1877 г. заключило с Советом Главного Общества договор, по которому за плату 144,000 руб. в год Либаво-Роменской железной дорожною предоставлено было пользоваться участком Вилейка – Кошедары с правом пропуска поездов на протяжении 72 верст, после чего были устранены неудобства по передаче грузов, улучшилась утилизация подвижного состава и понижалась провозная плата вследствие таксировки грузов по однообразному тарифу Либаво-Роменской дорожною со скидками в подлежащих случаях за общее расстояние.

Техническое описание дорожною. Либаво-Роменская железная дорожною состояла из трех участков: Либавского, Калкунского и Роменского. Длина главного пути – 1191,19 версты. Общее направление линии о Либавы к Ромнам – на юго-восток.

Либавский участок, длиной 294 версты, начинался в Виленской губернии от ст. Кошедары С.-Петербурго-

Варшавской железной дороги и, пересекая Ковенскую и Курляндскую губернии, подходил к берегу Балтийского моря у г. Либавы, который служил его конечным пунктом. На ст. Можейки к линии примыкала Риго-Митавская железная дорога, и на ст. Радзивилишки от нее отделялся Колкунский участок [5].

Калкунский участок, протяженностью 186 верст, начинаясь у ст. Колкуны С.-Петербурго-Варшавской железной дороги в четырех верстах от г. Двинска, проходил по Курляндской и Ковенской губерниям. Конечным пунктом служила станция II класса Либавского уч. Радзивилишки. Общее направление линии от Калкун к Радзивилишкам – на запад.

Роменский участок, протяженностью 711 верст, начинался на ст. Вилейской С.-Петербурго-Варшавской железной дороги, проходил по губерниям: Виленской, Минской, Могилевской, Черниговской и Полтавской и оканчивался на ст. Ромны, где соединялся с Харьковско-Николаевской железной дорогой.

На ст. Минск имелась соединительная ветвь к московско-Брестской железной дороге; на ст. Гомель – ветвь к Полесским железным дорогам и на ст. Бахмач – ветвь к Киево-Воронежской железной дороге. В четырех верстах от ст. Вилейской Либаво-Роменская железная дорога соединялась с С.-Петербурго-Варшавской железной дорогой особой ветвью, назначенной исключительно для пропуска императорских поездов из С.-Петербурга на Юг и обратно. От ст. Низковка идет Корюковская ветвь к сахарному заводу [15].

На Либавском участке земляное полотно на всем протяжении было устроено под два пути шириною 4,60 сажени. На Калкунском и Роменском участках полотно под один путь шириной 2,60 сажени. Откосы насыпей и выемок полуторные, одернованные и обсеянные.

На Либавском и Калкунском участках допущены наибольшие уклоны в 10 ‰, на Роменском – 8 ‰.

Предельный радиус кривых – 300 сажений. В общем итоге протяженность уклонов и кривых главного пути, выраженное в процентном отношении к длине пути 1191,19 верст, составило: горизонталей – 54,5; уклонов до 6 ‰ – 21; от 6 до 8 ‰ – 23; от 6 до 10 ‰ – 1,5; прямых – 83,2; кривых радиуса более 300 сажений – 16 ‰.

Нормальная ширина балласта поверху – 1,50 сажени, толщина – 0,18 сажени.

При постройке дороги путь был уложен железными рельсами со стыками на шпалах, двумя плоскими накладками и подкладками на стыковых шпалах.

Количество различного рода ИССО, находящихся на главной линии, представлено в таблице 1.

Таблица 1 – ИССО на главной линии Либаво-Роменской ж. д.

ИССО	Участок			Итого
	Либавский	Калкунский	Роменский	
Железные мосты	38	11	109	158
Деревянные мосты на каменных опорах	79	12	147	238
Деревянные мосты на деревянных опорах	–	145	72	217
Каменные трубы	5	2	11	18
Чугунные трубы	44	16	88	148

Таким образом, всего имелось 779 штук, а именно: 613 мостов общим протяжением отверстий 1962,38 са-

жени и 166 труб – 78,06 сажени. Следовательно, на версту главного пути приходилось 0,65 штук, или 1,71 сажени отверстий искусственных сооружений.

К числу выдающихся ИССО главной линии относились:

– мост через портовый канал в Либаве отверстием 48,70 сажени в 4 пролета с поворотной частью на среднем быке; быки основаны на кессонах. Фермы раскосной системы с ездой посередине;

– неразрезной двухпролетный мост отв. 68,00 сажени через р. Вилию на 27 версте Либавского участка. Быки и устои – на сваях. Фермы многораскосные с ездой поверху;

– трехпролетный разрезной мост отв. 105,30 сажени через р. Березину на 318 версте Роменского участка. Фермы раскосной системы с ездой понизу. Быки и устои на кессонном основании;

– такой же мост через р. Днепр у ст. Жлобин на 376 версте;

– такой же мост через р. Сож у ст. Гомель на 457 версте. Быки и передние части устоев на кессонном основании, задние части устоев на сваях в шпунтовом ограждении. Причем устои состояли из двух отдельных стенок, соединенных лишь по краям между собой арками. В средней части были уложены деревянные фермы, опирающиеся на переднюю и заднюю части устоев. Устои ограждены струенаправляющими дамбами;

– четырехпролетный мост отв. 141,80 сажени через р. Десну на 596 версте близ ст. Макошино. Конструкция пролетных частей одинакова с мостами через р. Березину, Днепр и Сож. Устои на сваях и быки на кессонах.

По отношению к снежным заносам линия находилась в довольно благоприятных условиях. При длине главного пути в 1191,19 версты заносимых мест – 465,735 версты, или 39 ‰.

С целью борьбы со снежными заносами было установлено небольшое количество постоянных защит из старых шпал; преимущественно же ограждения состоят из переносных драчевых щитов.

В 1889 г. на Роменском и в 1891 г. на Либавском участках было приступлено к сплошной замене стальных рельсов типа 21²/₃ фунта в погонном футе стальными же рельсами весом 22¹/₂ фунта в погонном футе при скреплении двумя фасонными накладками. При переходе дороги в казенное управление из числа 1191 версты главного пути было уложено 138 верст рельсами типа 22¹/₂ фунта, 1053 версты рельсами типа 21²/₃ фунта.

К 1 января 1896 г. уложено 324 версты рельсами типа 22¹/₂ фунта, 867 верст рельсами типа 21²/₃ фунта.

Шпалы укладывались на всех участках исключительно основные, непропитанные, брусковые и пластинные. Клеймение их производилось металлическими клеймами Коргина.

Пассажирские здания на дороге были различных типов: на Либавском участке – двухэтажные каменные, на Калкунском – исключительно деревянные, на Роменском, на станциях Гомель, Ромны и Талалаевка – каменные, на станциях II класса – лишь средняя часть каменная, на остальных же станциях – деревянные.

В 1873 г. было возведено здание Виленского вокзала. Это было деревянное здание. К июлю 1898 г. здание вокзала уже имело выразительный силуэт с двумя симметрично расположенными от входа башенками (рисунок 5). В его архитектуре смешивались приемы эклектики и псев-

дорусского стиля. Кирпичная поверхность стен активно контрастировала с оштукатуренными светлыми деталями в виде карнизов, поясов, фриз, фронтонов.



В. П. Вокзалъ — La gare du chemin de fer L.-R.

Минскъ — Minsk



Рисунок 5 – Виленский (Либаво-Роменский) вокзал в Минске

Пассажирское здание станции Минск (II кл.) имело общую длину 22 сажени (46,86 м), средняя кирпичная часть – ширину 5,5 сажени, а деревянные боковые – 5,3 сажени.

Первым начальником станции Минск Ландварово-Роменской железной дороги был студент Московского университета Василий Васильевич Склифосовский, брат известного хирурга Н. В. Склифосовского.

В архитектуру гомельского вокзала, наоборот, были умело введены необарочные элементы: сандрики, криволинейные аттики и фронтоны (рисунок 6).



Рисунок 6 – Либавский вокзал в Гомеле, начало XX века

Весьма своеобразной была архитектура небольших станций с их деревянными постройками (рисунки 7, 8). Здесь встречаются стилевые приемы «тирольско-

альпийской архитектуры», характерные для того времени. В такой изящной стилистике построена станция в Осиповичах.



Рисунок 7 – Здание вокзала ст. Осиповичи, 1874 г.



Рисунок 8 – Станция Новобелица Либаво-Роменской железной дороги, 1887 год.

Пассажирские и межпутевые платформы – земляные с подпорными стенками из пластин, забранных между рельсовых стоек; крытые платформы устроены лишь на ст. Либава, Минск и Макошино. Жилые дома на станциях, за очень немногими исключениями, деревянные.

Путевые здания были устроены преимущественно на кирпичных столбах с забранным пластинами цоколем; станционные здания – на кирпичных фундаментах с такими же цоколями.

Ввиду неудачной планировки, недостаточной высоты этажа (преимущественно 1,30 сажени) и полного отсутствия вентиляции, были созданы весьма негигиеничные условия быта для живущих в них агентов дороги, особенно для низших служащих [15].

Для хранения товаров на станциях были устроены крытые и открытые товарные платформы и пакгаузы. Открытые платформы частично деревянные на деревянных столбах, частично земляные мощные с деревянными или каменными подпорными стенками. Крытые товарные платформы и пакгаузы исключительно на деревянных столбах.

При капитальном ремонте все платформы постепенно переделывались на земляные с каменными подпорными стенками, а деревянные столбы крытых платформ и пакгаузов заменялись рельсовыми.

Дополнительно в 1893 г. ввиду ожидания усиленных хлебных перевозок было устроено около 5000 кв. сажней шатровых подстилов, приспособленных специально для хранения хлебных грузов [15].

В таблице 2 приведены данные о линейных постройках на Либаво-Роменской дороге.

Таблица 2 – Линейные постройки для помещения дорожных мастеров, артельных старост, ремонтных артелей, путевой и перездной стражи

Участок	Линейная постройка							
	Казармы		Полуказармы		Двойные сторожевые дома		Одиночные сторожевые дома	
	деревянные	каменные	деревянные	каменные	деревянные	каменные	деревянные	каменные
Либавский	14	–	10	–	13	–	218	–
Калкунский	9	–	–	–	3	–	130	–
Роменский	36	2	15	–	1	–	472	38
Итого	59	2	25	–	17	–	820	38

Постоянные сигналы, состоявшие из красных и зеленых дисков, постепенно заменялись семафорами с электрическими повторителями системы Стефана и Лемана, установленными в кабинетах дежурных по станции. Семафоры устраивались на столбах из старых чугунных водопроводных труб или старых рельсов и изготавливаются частью в мастерских дороги, частью на небольших заводах. Кроме того, для удобства сношения дежурных по станции со стрелочниками на главных станциях из кабинетов дежурных были проведены телефоны в будки у входных стрелок.

Из имеющихся на дороге 109 остановочных пунктов водоснабжение было устроено на 65 станциях, причем на 39 – отдельные водоподъемные здания, на остальных машины были помещены в каменных водоподъемных зданиях с деревянной надстройкой для помещения бака.

В таблице 3 представлено развитие станционных путей и оборудования.

Заключение. Исключительно важное значение для развития промышленности, городов, рыночных отношений на белорусских землях имела Либаво-Роменская железная дорога. Она непосредственно соединила хлебородные районы Украины с единственным незамерзающим в Российской империи портом Балтийского моря – Либавским. Влияние дороги усиливалось благодаря пересечению со многими другими дорогами империи: в Бахмаче – с Курско-Киевской линией; в Минске – с Московско-Брестской; в Вилейке – с Санкт-Петербурго-Варшавской.

Список литературы

- 1 История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – СПб., 1994. – 336 с.
- 2 Ляшенко, П. И. История народного хозяйства СССР. Т. 2 / П. И. Ляшенко. – 4-е изд. – М. : Госполитиздат, 1956. – С. 107.
- 3 Жихарев, С. Б. Либаво-Роменская железная дорога в последней четверти XIX в.: строительство и эксплуатация / С. Б. Жихарев // Известия Гомельского государственного университета имени Ф. Скорины. – 2008. – № 4 (49) – С. 81–91.
- 4 Кислинецкий, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров : в 4 т. / Н. А. Кислинецкий. – СПб. : Типография Ком-та министров, 1902.
- 5 Российский государственный исторический архив. – Фонд 268. – Оп. 1. – Д. 7152.
- 6 Феоктистов, Е. М. За кулисами политики и литературы 1848–1896 гг.: Воспоминания / Е. М. Феоктистов. – М. : Новости, 1991. – 458 с.

Получено 23.01.2023

A. A. Erofeev, A. A. Vasilyev. For the anniversary of the Libavo-Romny railway. History of education, technical description of the road.

The history of the creation of the Libavo-Koshedar and Landvaro-Romny railways is considered. The technical and economical prerequisites for the formation and formation of the Libavo-Romny railway are given. The description of the road, its most important technical characteristics, the main artificial structures, buildings and linear buildings, the development of station tracks and equipment are presented.

Таблица 3 – Развитие станционных путей и оборудования станций

Показатель	После слияния Либавской и Ландваро-Роменской ж. д.	При переходе Либаво-Роменской ж. д. в Казенное Управление	На 1 января 1896 г.
Длина главного пути, верст	1191,19	1191,19	1191,19
Длина запасных путей: пог. саж. верст	71376,69 142,75	132775,08 265,55	174000,39 348,08
Количество стрелок, шт.	655	1128	1344
Количество поворотных кругов, шт.	16	19	20
Пассажирские платформы: количество, шт. площадь, кв. саж.	118 11976,59	144 13587,43	153 14355,16
Площадь товарных платформ, кв. саж.: крытых открытых	5955,20 5168,12	9200,51 4420,97	9364,26 5002,71
Площадь шатров для складов хлеба, кв. саж.	–	–	5263,35
Площадь пакгаузов, кв. саж.	1032,65	1777,00	3154,65
Паровозные сараи: количество, шт. число стойл, шт.	19 131	19 143	22 159
Вагонные сараи, шт.: каменные деревянные	2 1	2 –	3 –
Количество жилых домов на станциях, шт.	226	362	470
Вместимость водоемов, куб. фут.	104272,00	123741,74	131195,74

7 Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. тов-ва И. Н. Кушнерев и Ко, 1899. – 591 с.

8 Брандт, Б. Ф. Иностранные капиталы, Их влияние на экономическое развитие страны: в 2 т. / Б. Ф. Брандт. – СПб. : Типография В. Киришаума, 1898.

9 РГИА. – Фонд 331. – Оп. 1. – Д. 68.

10 РГИА. – Фонд 262. – Оп. 1. – Д. 246.

11 Музей истории Белорусской железной дороги. – Фонд «основной». – № 2137.

12 Российский государственный военно-исторический архив. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 1403.

13 РГИА. – Фонд 331. – Оп. 1. – Д. 56.

14 Министерство финансов (1802–1902). В 2 ч. – СПб. : Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902.

15 Либаво-Роменская железная дорога. Краткое описание дороги. – Минск : Паровая Типо-литография Х. Я. Дворжеца. – 1896. – 41 с.