

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 становления и развития

Рассмотрена история становления и развития Либаво-Роменской железной дороги. Приведены технические и экономические параметры дороги. Представлена основная деятельность Либаво-Роменской дороги за 1871–1894 гг. Рассмотрено влияние Либаво-Роменской дороги на развитие Гомельщины.

**Введение.** Строительство Либаво-Роменской железной дороги в значительной степени изменило и ускорило развитие промышленности, городов, рыночных отношений на белорусских землях.

Либаво-Роменская железная дорога состояла из трех участков: Либавского, Калкунского и Роменского.

Либавский участок – длиной 294 версты, Калкунский – протяженностью 186 верст, Роменский – протяженностью 711 верст.

Длина главного пути – 1191,19 версты. Общее направление линии от Либавы к Ромнам – на юго-восток.

**Пропускная и провозная способность дороги и структура подвижного состава.** Первые паровозы, поступившие на Ландварово-Роменскую железную дорогу, были построены на иностранных заводах, в основном Борзинга и Шварцкопфа в Германии. В 1873 г. на Ландварово-Роменскую железную дорогу поступили первые 6 товарно-пассажирских паровозов российского производства, изготовленные на Невском заводе (Санкт-Петербург), а в 1877 г. товарные паровозы Коломенского завода. В дальнейшем на Либаво-Роменской железной дороге преобладали паровозы, построенные в России на Невском, Коломенском и Брянском заводах [1].

На Ландварово-Роменской пассажирские поезда обслуживались паровозами ПБ (завода Борзиг, Германия), ПР (Невского завода), ПВ (Коломенского); товарные ТБ (завод Борзиг), ТР (Невского), ПК, ТВ (завода Струге).

Ландварово-Роменская железная дорога серию паровозов обозначала двумя буквами: первая – род службы (П – пассажирский, Т – товарный, М – маневровый), а вторая – завод-изготовитель.



Рисунок 1 – Пассажирский паровоз П.35 № 478 Либаво-Роменской железной дороги, построенный на Коломенском машиностроительном заводе в 1879 г.

До перехода в казенное управление пропускная способность в главном грузовом направлении, т. е. от Ромен к Либаве, представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Пропускная способность Либаво-Роменской ж. д.

Участок	Поезд	Количество поездов	Количество вагонов при зимнем составе
Ромны – Бахмач	Почтовый	1	12
	Товарно-пассаж.	1	15
	Воинский	1	20
	Товарный	7	196
Бахмач – Гомель	Почтовый	1	12
	Воинский	2	40
	Товарный	9	252
Гомель – Минск	Почтовый	1	12
	Воинский	2	40
	Товарный	9	252
Минск – Вилейка	Почтовый	1	12
	Пассажирский	1	8
	Воинский	2	40
	Товарный	13	364
Комедар – Радзивиличи	Почтовый	1	12
	Воинский	2	40
	Товарный	13	364
Калкуны – Радзивиличи	Товарно-пассаж.	1	15
	Воинский	1	20
	Товарный	7	196
Радзивиличи – Либав	Почтовый	1	12
	Товарно-пассаж.	1	15
	Воинский	2	40
	Товарный	16	448

Таким образом, дорога могла доставлять в Либаву 448 груженых вагонов в сутки. После перехода дороги в казенное Управление быстро увеличивающееся коммерческое движение выявило неподготовленность дороги к выполнению предъявляемых к ней требований по перевозке грузов. Вследствие этого были произведены крупные работы по увеличению пропускной способности дороги и по переустройству и развитию путей на станциях для увеличения их приемоспособности, что позволило увеличить приемную и пропускную способность дороги в главном грузовом направлении от Ромен к Либаве (таблица 2).

Таблица 2 – Пропускная способность Либаво-Роменской ж. д. после реконструкции

Участок	Наименование поездов	Зима		Лето	
		Количество поездов	Количество вагонов	Количество поездов	Количество вагонов
Ромны – Бахмач	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	1	28	1	33
	Товарный	8	224	8	264
Бахмач – Гомель	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	2	56	2	66
	Товарный	14	392	14	462
Гомель – Минск	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	2	56	2	66
	Товарный	14	392	14	462

Окончание таблицы 2

Участок	Наименование поездов	Зима		Лето	
		Количество поездов	Количество вагонов	Количество поездов	Количество вагонов
Минск – Вилейка	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	2	56	2	66
Кошелар – Радзивиличи	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	2	76	2	90
Калкуны – Радзивиличи	Пассажирский	1	15	1	15
	Почтовый	1	28	1	33
	Воинский	1	20	1	25
Радзивиличи – Либава	Пассажирский	1	8	1	9
	Почтовый	1	11	1	12
	Воинский	2	76	2	90
	Товарный	15	570	15	675

После перехода Либаво-Роменской железной дороги в казенное управление развитие ее средств выразилось в увеличении числа паровозов, механических средств дороги в мастерских, в усилении существующих водокачальных машин новыми.

Инвентарное число паровозов увеличившись в 1878–1879 гг. до 287 не подвергалось изменениям до 1891 г., когда после назначения 10 пассажирских паровозов на Полесские дороги, трех – на Балтийскую и 30 товарных паровозов – на Сибирскую дорогу, а также с зачислением в инвентарь Либаво-Роменской железной дороги 39 четырехосных паровозов Брянского завода и 5 паровозов Т-III число паровозов на 1 января 1896 г. достигло 288, из них 29 товарных паровозов подлежали сдаче в 1896 г. в инвентарь Сибирской дороги.

Число пассажирских вагонов, увеличившись в 1878 г. до 232, до 1894 г. включительно подвергалось незначительным изменениям и только в 1895 г. возросло до 264 вагонов.

Число товарных вагонов, увеличившись в 1878 г. до 5089 шт., также подвергалось крайне незначительным изменениям и на первое число 1896 г. достигло 5728 вагонов.

На 1 января 1896 г. числилось 288 паровозов (из них пассажирских – 46, товарных трехосных – 203, четырехосных – 39); вагонов пассажирских – 264, товарных – 5728 [2].

Паровозы, применявшиеся с 1877 г. на Либаво-Роменской дороге, могли водить товарные поезда весом до 2300 пудов, состоящие из 23–40 двухосных вагонов, нагруженных до 600 пудов каждый при весе тары около 400 пудов. В конце XIX в. была начата эксплуатация товарных вагонов с повышенной грузоподъемностью до 1800 и даже 2400 пудов груза [3].

На Либаво-Роменской, равно как и на других частных железных дорогах, пассажирские и товарные вагоны были собственностью предприятия. Вместе с тем взаимодействие этих дорог осуществлялось посредством объединенного вагонного парка на основе «Общего соглашения о взаимном пользовании товарными вагонами» [4]. На практике это означало, что, сдавая определенное количество исправных вагонов другой дороге, владельцы магистрали получали обратно столько же исправных вагонов. Эти правила

были впервые разработаны в России. Всё это избавляло грузоотправителей от необходимости перегружать товары из вагонов одной дороги в вагоны другой.

Либаво-Роменская железная дорога осуществляла перевозки преимущественно по своей линии в собственных вагонах, но были и исключения. Так, 71 версту (от станции Кошелары до Вилейки) поезда Либаво-Роменской железной дороги проходили по линии Петербурго-Варшавской железной дороги, за что последняя взysкивала плату по особому тарифу. В свою очередь с 1887 г. поезда Полесских железных дорог проходили по участку между станцией Гомель-Новобелица и по мосту через реку Сож Либаво-Роменской железной дороги общей протяженностью в 4,5 версты, за что вносили плату [5]. В 1889 г. было принято соглашение об условиях передачи вагонов со сборными грузами по станции Гомель-Полесский и той же станции Либаво-Роменской железной дороги. Такие грузы Либаво-Роменская железная дорога грузила в отдельный вагон своего состава.

За время эксплуатации Либаво-Роменской железной дороги Казенным управлением выполнены следующие основные работы:

- построена при Либавских мастерских деревообделочная мастерская по образцу Гомельской;
- возведены чугунно-литейная и трубная при Гомельских мастерских;
- построены новые паровозные здания на ст. Радзивиличи, Минск и Сновск, всего на 14 столб в дополнение к существующим;
- устроены новые пункты водоснабжения на ст. Калкуны, Сновск и Семеновка.

Подразделения и учреждения Либаво-Роменской железной дороги: железнодорожные мастерские в Гомеле, Либаве (рисунок 2) и Минске; депо (Ново-Вилейск, Ромны); лаборатория дороги; магазинная служба; 13 школ, 7 училищ, курсы по подготовке агентов служб движения для подготовки специалистов по ремонту и эксплуатации дороги и подвижного состава; библиотеки служащих в Минске (при Управлении дороги), Гомеле, Бахмаче; пенсионная касса служащих; ссудо-сберегательная касса служащих; общество вспомоществования служащим.

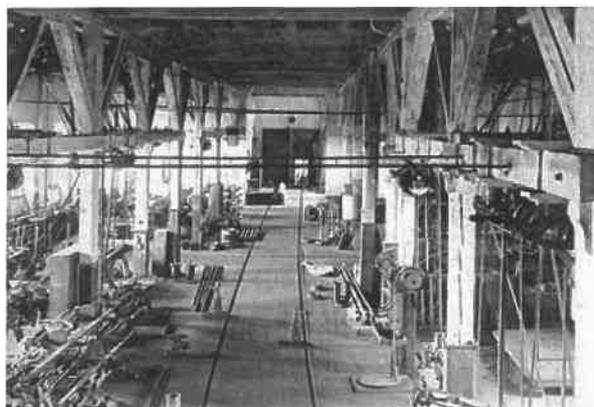


Рисунок 2 – В одном из цехов мастерских Либаво-Роменской железной дороги в Либаве

**Экономика и тарифы.** В таблице 3 приведена основная деятельность Либаво-Роменской железной дороги за 1871–1894 гг.

Таблица 3 – Сводная таблица основной деятельности Либаво-Роменской железной дороги за 1871–1894 гг.

Параметр	Год														
	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	Либаво-Роменская			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Железная дорога	Либавская														
Длина главного пути, версты	294	294	480	455	480	711	480	711	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191
Количество поездо-верст	85286	517568	626652	530872	802655	2039215	884745	2356716	3094298	1072772	5532216	5069549	4421942	4275004	
Количество паровозо-верст	139866	604754	850099	1095773	1132335	2912778	1246178	3295735	3296560	5773962	8234912	8357058	6196356	6012407	
Количество перевезенных вагоно-осе-верст	1845623	10071840	14300121	15593158	23180082	64678257	26573047	87102313	111046883	169673047	239452740	247850586	197325908	208018277	
Количество перевезенных частных пассажиров, военных чинов, рабочих, переселенцев и проводников, чел.	27380	121715	188508	177455	290461	484815	296244	537720	732257	888812	1160611	987130	970674	1060861	
Количество перевезенного багажа, товаров большой скорости, частных, военных, служебных и попутных предметов и животных, пудов	381760	3185980	6288996	7489850	9271087	25084538	11802955	26686971	38120736	70818586	82006692	91128129	70473263	61190344	
Валовой доход, руб.	54646,13	305079,37	505821,19 <sup>1/2</sup>	578686,40	673837,74 <sup>1/2</sup>	2657628,11	818630,21 <sup>1/2</sup>	3059487,47	3928536,32 <sup>1/2</sup>	70000561,88	8855670,27	8727961,65	6316134,09	6872153,51	
Эксплуатационные расходы, руб.	124301,44 <sup>1/2</sup>	435229,74	525110,45	670591,48	900162,64	2027727,10	1020408,16 <sup>1/2</sup>	2476098,75	3414292,74 <sup>1/2</sup>	5103840,68	7222538,49	8014869,39	7291654,46	5838256,91	

Окончание таблицы 3

Параметр	Год														
	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	28	
1	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		
Железная дорога	Либаво-Роменская														
Длина главного пути, верст	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	
Количество поездо-верст	4838169	5566064	5194992	4933755	4145817	4856311	6135046	5500616	4958027	5670948	4875681	5878910	7053747		
Количество паровозо-верст	6730613	7705687	7220455	6708951	5711425	6634119	7805511	7093708	6460307	7363411	6354038	7677492	9113341		
Количество вагоно-осе-верст	252245448	303619199	284255668	272202033	217578581	272223019	364352798	321013036	288122512	317649564	270418764	326511746	418124800		
Количество перевезенных частных пассажиров, военных чинов, рабочих, переселенцев и проводников, чел.	1064367	1080642	1114560	1096571	1184867	1097572	1127216	1137015	1085019	1269535	1286690	1348309	1368590		
Количество перевезенного багажа, товаров большой скорости, частных, военных, служебных и попутных предметов и животных, пудов	72934763	84026188	76617232	75691463	64888453	82166210	109943224	154053963	129368485	109039348	106559476	127518514	157300322		
Валовой доход, руб.	8434754,76	10338484,45	9510840,24	9213281,60	7528002,73	8533729,56	10979397,91	10704805,80	9959685,09	10746795,31	9667697,81	11442452,65	13522205,69		
Эксплуатационные расходы, руб.	6069422,50	6835505,45	6445181,42	3035181,10	6319912,42	6160042,25	6823251,50	7469916,91	7372800,20	7812256,41	5910474,60	6432427,52	7648134,57		

Анализ таблицы 3 показывает, что в 1876–1879 гг. доходы превышали эксплуатационные расходы; в 1880 г. доход значительно упал, дав недовыручку в 975 520 руб. 37 коп., что было вызвано уменьшением перевозки хлебных продуктов, произошедшим вследствие неурожаа губерний района Либаво-Роменской дороги.



Рисунок 3 – Форменная пряжка служащего Либаво-Роменской железной дороги

С 1881 г. доход дороги снова поднялся, постепенно вырастая до 1886 г., когда выручка вновь значительно упала из-за того, что из Курского района в Севастополь был установлен тариф в 1/67 коп. с пуда и версты, тогда как на перевозку такого же груза в Либаву существовала пудоверстная ставка в 1/55 коп., вследствие чего грузы приняли другое направление.

Хотя по ходатайству Либаво-Роменской дороги и Либавского биржевого комитета были допущены некоторые тарифные понижения на перевозку грузов из Курска в Либаву, это оказалось недостаточным, и влияние Севастопольского тарифа отразилось на деятельности дороги и в 1887 г.

С урожайного 1888 г. выручка снова поднялась и осталась почти в таком состоянии до 1891 г.

Следует заметить, что за это время доходы дороги значительно превышали эксплуатационные расходы. Но, так как стоимость дороги по статистическим сведениям Государственного контроля за 1891 г. в сумме рублей кредитных 93 007 345 и 56 коп., превышения доходов не хватало как для уплаты 5 % по акциям и облигациям и 0,1 % на погашение, так и для удовлетворения других обязательств дороги.

1 мая 1891 г. Либаво-Роменская железная дорога перешла во владение казны. В первые два года после перехода дороги в казенное управление доходность ее не увеличивается, но причиной этого следует считать повсеместный неурожай 1891 г. и уменьшение хлебных перевозок вследствие запрещения вывоза хлеба за границу.

В 1893 и 1894 гг. деятельность дороги настолько увеличилась, что с этого времени Либаво-Роменскую дорогу следует причислять к числу доходных. Это подтверждается данными из «Пояснительной записки к отчету Государственного контроля за 1894 г.», где указано, что избыток дохода на Либаво-Роменской дороге после покрытия платежей по основным капиталам составил в том году 1 655 870 руб.

Следует заметить, что доходность дороги зависит исключительно от перевозки грузов малой скорости;

пассажирское же движение, мало изменяясь, на колебания доходности, не влияет.

В качестве примера, вся перевозка по Либаво-Роменской дороге в поездах большой и малой скорости, за исключением пассажиров, составила: в 1892 г. – 106 559 476 пудов; в 1893 г. – 127 518 514; в 1894 г. – 157 300 322 пуда. Около 60 % всех перевозимых грузов составили грузы, прибывшие с чужих дорог или проследовавшие транзитом.

Главнейшим предметом перевозки стали хлебные грузы (около 40 % всех перевозок), причем на 59,5 млн пудов хлебного груза, прибывшего в 1894 г. на Либаво-Роменскую железную дорогу с других дорог, приходится лишь 8 млн пудов, отправленных со станций своей дороги, т. е. около 14 % всего количества. Следующим по важности предметом перевозки, явились лесные материалы и дрова (около 7 %), отправляемые исключительно со станций Либаво-Роменской железной дороги. Из остальных грузов, следующих транзитом по Либаво-Роменской железной дороге, можно отметить еще соль, составившую 3 % всех перевозок.

Несмотря на непрерывное увеличение коммерческого грузооборота, финансовое положение Либаво-Роменской железной дороги сложно назвать стабильным. Сезонная перевозка хлебных грузов в экспортный Либавский порт не обеспечивала магистраль устойчивым источником дохода. Работу Либаво-Роменской магистрали определял односторонний характер грузопотока в направлении Либавского порта. В сторону от Вилейки к Ромнам подавляющее большинство вагонов шли порожними, что значительно снижало прибыль от экспортных перевозок [6]. Кроме того, в борьбе за привлечение экспортируемого хлеба Либаво-Роменская магистраль была вынуждена вести напряженные «тарифные войны» с конкурирующими Курско-Киевской линией и Юго-Западными железными дорогами [7]. С этой целью правление Либаво-Роменской железнодорожной линии устанавливало заниженные тарифы на перевозку хлеба, что вело к прямым убыткам, так как на ее акционерный капитал не распространялась правительственная гарантия. Снижение доходности обозначенных дорог требовало увеличения правительственных выплат по гарантийным обязательствам. Поэтому для урегулирования конкуренции при перевозке хлебных грузов МПС в период с 1880 по 1887 г. инициировало проведение целого ряда конференций, сопровождавшихся подписанием договоров между тремя вышеназванными железнодорожными обществами. Однако заключаемые между экспортными магистралями соглашения о распределении грузопотоков и согласованности действий в тарифной политике не носили обязательный характер и часто нарушались [8]. Это было вызвано тем, что до принятия в 1889 г. имевшего силу закона Временного положения о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам тарифы на железных дорогах России складывались под воздействием сложившегося соотношения сил между многочисленными частными железнодорожными обществами и вмешательство правительства в их дела носило номинальный

характер. Пересмотр тарифов правительством в 1889 и 1893 гг. был осуществлен в интересах российских аграриев, а также в целях активизации хлебного экспорта. Установившиеся в результате дифференцированные железнодорожные тарифы (понижение провозной платы с увеличением расстояния) значительно укрепили положение землевладельцев Черноземного центра России, а также южных частей Черниговской и Полтавской губерний [9].

Устойчивый рост пассажирских перевозок по Ливаво-Роменской железной дороге не приносил ощутимых доходов до 1894 г. За 1877 г. было перевезено 887 756 чел., в 1882 г. – 996 245 чел., в 1889 г. – 1 177 463 чел., 1896 г. – 1 312 528 и в 1899 г. – 2 114 323 пассажира.

В 1877 г. пассажиры III класса составляли 93 % от общего числа, II класса – 6 % и I класса – лишь 1 %.

С февраля 1879 г. на железной дороге устанавливалась единая оплата за проезд. Билет в вагон I класса обходился пассажиру 3 руб. 75 коп.; II класса – 2 руб. 81 коп., III класса – 1 руб. 43 коп. с версты. Из-за высокой платы за проезд средний пробег одного пассажира в 1882 г. не превысил 81 версты, а процентное соотношение занятых мест ко всем местам в вагоне составило в среднем 25,4 %. Таким образом, более половины пассажиров ездили лишь на расстояние до 50 верст и лишь 6 % ездили более чем за 3,00 верст [10]. Процентное же отношение дохода от перевозки пассажиров к общей сумме валового дохода не превышало 10,63 %. Среди причин такого положения вещей можно назвать высокие тарифы и бедность населения.

В этой ситуации единственно правильное решение – установление системы гибких скидок при увеличении проезда одного пассажира. Руководство МПС вняло требованиям населения, и с 1 декабря 1894 г. были введены новые пассажирские тарифы на всех казенных железных дорогах. Предполагалось, что начиная со 100 верст пробега тариф понижается на 50 %. Благодаря реформе пассажирские тарифы были уменьшены на 60–70 % без снижения доходности от пассажирских перевозок. Дальнейший рост пассажирского движения открыл возможность еще понизить тарифы.

Финансовое положение Ливаво-Роменской железнодорожной линии с самого начала оказалось весьма сложным. Расчеты фон Мекка на значительное увеличение перевозок по Ландварово-Роменской железной дороге из украинских и белорусских губерний в направлении экспортного Ливавского порта оказались ошибочными. Большинство грузов, минуя Ливаво-Роменскую магистраль, уходило в Кенигсберг [11]. Ливавский порт, в отличие от прусских, оказался не приспособлен для обслуживания крупнотоннажных судов (был слишком мелким).

И без того непростое положение компании усугублялось финансовыми махинациями, которые осуществляло ее правление. В частности, заключались крайне убыточные для железной дороги контракты с российскими и иностранными заводами по поставке рельсов и подвижного состава по ценам на 30–40 % выше рыночных [12]. С целью личного обогащения фон Мекк продал еще пригодные для эксплуатации

железные рельсы со всей дороги в металлолом, заменив их стальными, которые приобретал по завышенным расценкам [13]. «Откаты» правлению общества за такие сделки составляли миллионные суммы.

В 1881 г. все акции наследников К. Ф. фон Мекка были приобретены группой предпринимателей во главе с А. Заком за 4 млн руб. Правительство, осведомленное о фиктивном характере действовавшего до этого акционерного общества Ливаво-Роменской дороги, проявило заинтересованность в действительной реализации акционерного капитала. Новые держатели контрольного пакета планировали примерно половину акций сразу реализовать на западных фондовых рынках, а остальные ценные бумаги через 5 лет, после того, как финансовое положение дороги улучшится, разместить в России. В состав правления Ливаво-Роменской железной дороги был введен правительственный директор, который мог наложить запрет на любое решение акционеров, вступающее в противоречие с государственными интересами [14]. Несмотря на принятые меры, эта дорога ни разу не вышла из правительственной гарантии по облигационному капиталу и ее долг государству к моменту выкупа в 1891 г. вырос до 58 785 тыс. руб.

Правительство приобрело в свою собственность акции выкупленной компании и таким образом устранило от управления делами прежних хозяев. Выкупленные акции бывшей Ливаво-Роменской компании обменивались на 4%-е правительственные облигации. В дальнейшем на государство переходили все долги и финансовые обязательства упраздненного общества, в том числе уплата процентов и погашения по облигационным капиталам. В ходе выкупа железных дорог Министерству финансов пришлось списать безнадежный долг бывшей частной компании на сумму в 58 784 074 руб. Вместе с тем с бюджетной точки зрения данная выкупная операция была удобна для государства. Выплата выкупной компенсации правительственными 4%-ми облигациями, выпущенными взамен 5%-х бумаг ликвидированного акционерного общества, требовала от государства значительно меньших расходов на оплату процентов. Переход в государственную собственность Ливаво-Роменской магистрали создал новый прецедент в соответствующей практике. Особенностью процесса национализации данной железной дороги стало то, что Министерство финансов высчитало из причитающейся акционерам компенсации сумму оставшихся долговых обязательств бывшего акционерного общества [15].

**Гомельщина.** Третий участок – до Гомеля длиной в 141,3 версты – открылся 17 ноября 1873 г. Четвертый – до Бахмача (184 версты) – 12 января 1874 г. (рисунок 4).

Л. А. Виноградов, автор книги «Гомель: Его прошлое и настоящее. 1142–1900 г. (Москва, 1900 г.), отмечал: «Проведение в 1873 г. через Гомель Ливаво-Роменской железной дороги и пятнадцатью годами позже, Полесской железной дороги, привлекло в город многих предпринимателей, вызвало основание банков, контор и заводов, а вместе с тем изменила крестьян-

ско-обывательский характер старого Гомеля на торговый и маклерский».

В пределах Гомеля линию Либаво-Роменской железной дороги прокладывали по самой западной окраине тогдашнего города. На участке от нынешней улицы Полесской и до современного железнодорожного вокзала пришлось делать насыпь, так как

местность здесь была низменная, кое-где даже болотистая. Справа и слева отсюда тянулись настоящие болота, известные под названием Горелое болото. За Моховым переездом в районе Лещинской улицы, грунт, наоборот, плавно срезали, чтобы по почти незаметному склону подвести линию железной дороги к реке Сож.

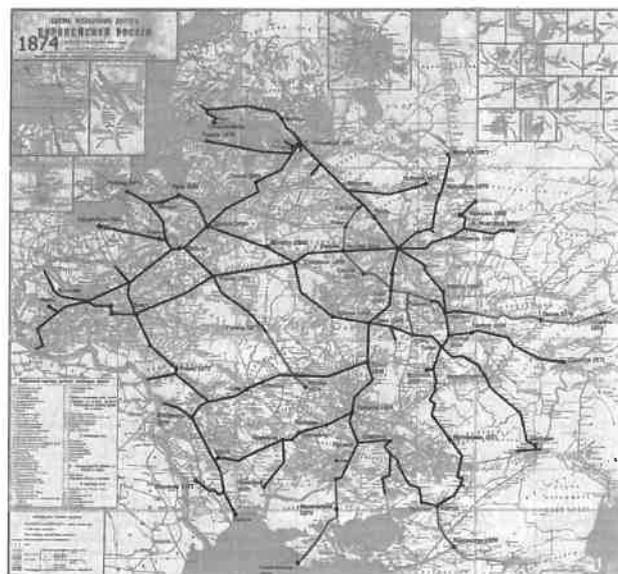
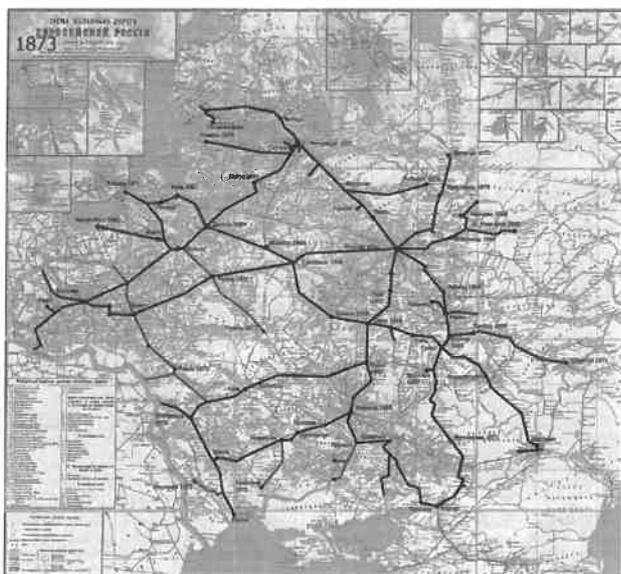


Рисунок 4 – Карта Европейской части России с нанесенными участками развития Либаво-Роменской железной дороги

Вскоре после 1873 г. к западу от линии Либаво-Роменской железной дороги начал формироваться так называемый Залинейный район. Здесь поселились главным образом железнодорожные служащие и мастера.

Название железной дороги обусловило возникновение наименования одной из дореволюционных гомельских улиц – Либавской. Последняя начала формироваться после 1873 г. и была ориентирована от вокзала в направлении на север параллельно линии Либаво-Роменской железной дороги. Слева от

улицы располагались товарная станция и Либаво-Роменские железнодорожные мастерские (прообраз будущего вагоноремонтного завода). А далее было Горелое болото. Улица росла быстро, застраивалась жилыми домами для железнодорожных рабочих, обсаживалась деревьями. Благоустройство ее зависело полностью от железнодорожных служб. К началу XX века Либавская улица дошла почти до самой сортировочной станции на северной окраине Гомеля (рисунки 5, 6).



Рисунок 5 – Либавский вокзал в Гомеле, начало XX века

На рисунке 7 – здания главных механических мастерских Либаво-Роменской железной дороги, которые и стали прообразом Гомельского вагоностроительного завода. Гомельский вагоностроительный завод был основан еще в 1874 г. При этом главные ремонтные мастерские для ее обслуживания начали

строить еще раньше – в 1871 г. К декабрю 1873 г. уже имелись паровозосборочный, вагонный, кузнечный, чугуно-литейный, колёсный, токарно-инструментальный и деревообделочный цехи. Территория в пятнадцать с лишним гектаров точно соответствовала тому, что завод имеет и сегодня.



Рисунок 6 – Либавский вокзал, вид со стороны  
Замковой улицы, начало XX века



Рисунок 7 – Гомельские железнодорожные мастерские  
в 1910 году

В 1878 г. на средства Общества Либаво-Роменской железной дороги в Гомеле открылось техническое железнодорожное училище (рисунок 8). Кроме общеобразовательных предметов здесь изучались железнодорожное дело, механика общая, паровая и паровозная, а также телеграфия.



Рисунок 8 – Первый учебный корпус  
Гомельского технического училища

В 1884 г. Либаво-Роменской железной дорогой были приобретены у князя Паскевича четыре каменных дома, находящиеся по ул. Пробойной, Канатной и Липовой, с целью занятия таковых впоследствии под помещения для больных железнодорожных служащих, аптеки и других заведений.

Получено 06.10.2023

**A. A. Erofeev, A. A. Vasilyev.** For the anniversary of the Libavo-Romain railway. History of Formation and Development. The history of the formation and development of the Libavo-Romny railway was considered. The technical and economic parameters of the road are given. The main activities of the Libavo-Romny road for the period 1871–1894 are presented. The influence of the Libavo-Romny road on the development of the Gomel region is considered.

### Заключение.

Исключительно важное значение для развития промышленности, городов, рыночных отношений на бело-русских землях имела Либаво-Роменская железная дорога, соединившая хлебородные районы Украины с единственным незамерзающим в Российской империи портом Балтийского моря – Либавским [16].

Много составов пришло, грузов перевалено, границ передвинуто, названий изменено. В общем, воды немало утекло... Империя – уже советская – рухнула.

В начале новейшей истории железная дорога оказалась разделена между четырьмя государствами: Латвией, Литвой, Беларусью и Украиной.

### Список литературы

- 1 Януш, Л. Б. Русские паровозы за 50 лет / Л. Б. Януш. – М.–Л. : Трансжелдориздат, 1950. – 261 с.
- 2 Либаво-Роменская железная дорога. Краткое описание дороги. – Минск : Паровая Типо-литография Х. Я. Дворжеца. – 1896. – 41 с.
- 3 Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III (1881–1894 гг.). – СПб. : Тип. Д. В. Чичинадзе, 1902. – 578 с.
4. Общий Устав Российских железных дорог. – Т. XIX. – Ч. 1. – СПб., 1911.
- 5 Статистический сборник МПС. – СПб. : Типография товарищества И. Н. Кушнерев и Ко, 1890. – Вып. 50. – 356 с.
- 6 Либаво-Роменская железная дорога. – СПб. : Типография Р. Голике, 1881. – 19 с.
- 7 Витте, С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте. – Киев : Типография товарищества И. Н. Кушнерев и Ко, 1883. – 284 с.
- 8 Слепнев, И. Н. Предпринимательство в сфере железнодорожного транспорта в XIX в. / И. Н. Слепнев // История предпринимательства в России. Кн. 2: Вторая половина XIX – нач. XX века. – М. : Росспэн, 1999. – С. 127–174.
- 9 Шаулов, А. Л. Железнодорожная тарифная политика царизма в 60–90-е гг. XIX в. (на примере перевозок хлебных грузов) : автореф. дис. .... канд. ист. наук : 07.00.02 / А. Л. Шаулов ; Ростовский гос. ун-т. – Ростов н/Д, 1977. – 25 с.
- 10 Статистический сборник МПС. – СПб. : Типография товарищества И. Н. Кушнерев и Ко, 1885. – Вып. 10. – 320 с.
- 11 Труды общества для содействия русской промышленности и торговли. – СПб. : Знаменская типо-литография С. Ф. Яздовского, 1890. – Ч. 20. – 150 с.
- 12 Мигулин, П. П. Русский государственный кредит 1769–1899 гг. : в 2 т. / П. П. Мигулин. – Харьков : Типо-литография «Печатное дело», 1900. – 585 с.
- 13 РГВИА. – Фонд 400. – Оп. 24. – Д. 504.
- 14 Государственный архив Российской Федерации. Фонд 677. – Оп. 1. – Д. 561.
- 15 Мигулин, П. П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902 гг.) / П. П. Мигулин. – Харьков : Типо-литография «Печатное дело», 1903. – 348 с.
- 15 Жихарев, С. Б. Либаво-Роменская железная дорога в последней четверти XIX в.: строительство и эксплуатация / С. Б. Жихарев // Известия Гомельского государственного университета им. Ф. Скорины. – 2008. – № 4 (49). – С. 81–91.
- 16 Ерофеев А. А. К юбилею Либаво-Роменской железной дороги. История образования, техническое описание дороги / А. А. Ерофеев, А. А. Васильев // Вестник БелГУТА: Наука и транспорт. – 2023. – № 1 (46). – С. 88–94.