

К ЮБИЛЕЮ ЛИБАВО-РОМЕНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (история создания и техническое описание дороги)

А. А. ЕРОФЕЕВ, А. А. ВАСИЛЬЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

С 1867 г. в связи с успехами в строительстве и эксплуатации рельсовых путей в России началась настоящая «железнодорожная горячка» [1]. В декабре 1868 г. Комиссия по развитию железных дорог и Совет министров России утвердили проект строительства железной дороги Либава – Шавли (Шяйуляй) – Ковно (с предоставлением государственной гарантии). 27 декабря 1868 г. решение правительства утвердил император Александр II. Было создано акционерное общество – Общество Либавской железной дороги, председателем которого стал Иван Блох. Строительство железной дороги продолжалось два года. В начале сентября 1871 г. из Либавы выехал первый поезд до станции Жасляй (7 км 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.

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). Позже было предложено продлить Ландварово-Конотопскую железную дорогу вглубь Полтавской губернии – до Ромен.

Концессия и устав частной Ландварово-Роменской железной дороги были «высочайше утверждены» 9 мая 1871 г. Срок окончания строительства был определен 3 годами, а время владения – 81 годом со дня окончания постройки [2].

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. 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.

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.

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 Либава). Формальная передача Либавской дороги в заведование управления 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.

Либаво-Роменская железная дорога состояла из трех участков: Либавского, Калкунского и Роменского. Длина главного пути – 1191,19 версты. Общее направление линии от 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 [2]. 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 соединяется 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 [2].

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

На Либавском и Калкунском участках были допущены наибольшие уклоны в 10 ‰, на Роменском – 8 ‰. Предельный радиус кривых – 300 сажень. В общем итоге протяжение уклонов и кривых главного пути, выраженное в процентном отношении к длине пути 1191,19 верст, составили: 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 сажень – 16 ‰.

Нормальная ширина балласта попереху – 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.

Всего имелось 779 ИССО, а именно: 613 мостов общим протяжением отверстий 1962,38 сажень и 166 труб – 78,06 сажень.

В 1889 г. на Роменском и в 1891 г. на Либавском участках приступили к сплошной замене стальных рельсов типа $21\frac{2}{3}$ фунта в погонном футе стальными же рельсами весом $22\frac{1}{2}$ фунта в погонном футе при скреплении двумя фасонными накладками. К 1 января 1896 г. было уложено 324 версты рельсами типа $22\frac{1}{2}$ фунта, 867 верст рельсами типа $21\frac{2}{3}$ фунта. Шпалы укладывались на всех участках исключительно сосновые, непропитанные, брусковые и пластинные. Клеймение их производится металлическими клеймами Коргина.

Пассажи́рские 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.

Пассажи́рские и междупутевые платформы – земляные с подпорными стенками из пластин, забранных между рельсовых стоек; крытые платформы устроены лишь на ст. Либавка, Минск и Макошино. Жилые дома на станциях, путевые здания были устроены преимущественно на кирпичных столбах с забранными пластинами цоколем; станционные здания – на кирпичных фундаментах с такими же цоколями. Так, было устроено: казарм – 122; полуказарм – 50; двойных сторожевых домов – 34, одиночных сторожевых домов – 1716.

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

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 [3].

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 **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.

3 Либаво-Роменская железная дорога. Краткое описание дороги. – Минск : Паровая типолитография Х. Я. Дворжеца, 1896. – 41 с.