

КРАЄЗНАВЧА МОЗАЇКА

З ІСТОРІЇ ЛІБАВО-РОМЕНСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

У 1995 році відзначалося 125-річчя Південно-Західної залізниці. До її складу входить також залізнична колія від Бахмача до Гомеля. Раніше вона була частиною Ліваво-Роменської залізниці і мала велике економічне та суспільне значення. Вона була відкрита для експлуатації в 1873 р. і пересікала Чернігівську губернію з північного заходу на південний схід, тягнулась понад 136 кілометрів від Бахмача до Терехівки. Від неї йшла вітка приватної залізниці власника цукрового заводу Бродського в Кожукові.

Скасування кріпосного права в 1861 р. дало широкий простір для капіталістичного розвитку. Будуються залізниці, що мало велике значення для економічних зв'язків. У розвитку залізничного будівництва було два періоди піднесення: кінець 60-х — початок 70-х років і друга половина 90-х років. З усієї довжини залізниць Росії на кінець 1875 р. в 17658 верст (верста — 1066,8 м) з 1866 по 1875 р. було побудовано 14092 версти. Якщо в 1838 р. було побудовано 25 верст залізниці, в 1860 р. — 240, то в 1862 р. — 1117, в 1870 р. — 2445, в 1873 р. — 1958 верст. Отже, залізниця, про яку йде мова, була в числі перших у країні.

Спочатку ця залізниця називалась Ландварово-Роменською, зв'язуючи Ромни з станцією Ландварово біля Вільно (Латвія). Потім її з'єднали з Лівавською залізницею і вона стала називатись Ліваво-Роменською, була вона довжиною в 1207 верст (Ромни — Бахмач — Мена — Городня — Гомель — Жлобин — Бобруйськ — Мінськ — Вільно-Ландварово — Ліваво).

Будівництво залізниці царський уряд передав у концесію іноземній компанії. Витрачались дуже великі кошти. На одну версту названої залізниці йшло 37587 металевих карбованців (1 металевий крб. дорівнював 1 крб. 40 коп. в кредитках). Головні акціонери, підрядники-будівельники наживали крупні бариші за рахунок експлуатації місцевих робітників і селян.

Умови життя і праці будівельників були дуже тяжкими. Роботи велись в основному вручну за допомогою тачки і заступа, часто в болотистій місцевості. Про цю непосильну працю можна дізнатись з картин Савицького «Ремонт железной дороги» і з твору Некрасова «Железная дорога».

Восени 1873 р. одноколійна залізниця почала працювати. Наприклад, Мена стала станцією III класу, а Макошине і Бондарівка — станціями IV класу. Для першої була виділена ділянка відчуження в 15 гектарів, для двох інших — по 12 га. Потрібно сказати, що в Мені й інших місцях станційні приміщення спочатку були дерев'яні.

Царський уряд, віддаючи належне залізницям і прагнучи навести на них центральований порядок, викупує приватні дороги в казну, випускає спеціальні облігації.

У 80-ті роки 19 ст. Ліваво-Роменська залізниця повністю стає державною під наглядом міністерства сполучення. За даними за 1891 рік вона перевозила в рік 1085019 пасажирів і 137234503 пудів вантажів.

З'єднання внутрішніх губерній і України з незамерзаючим Лівавським портом мало неабияке торговельне значення. Ліваво (Лієпая) — порт на березі Балтійського моря в Латвії. По цій залізниці вивозились у країни Західної Європи хліб, худоба, тютюн та інша сільськогосподарська сировина. У дореволюційному енциклопедичному словнику говориться: «Наилучшее сено собирается на... заливных лугах по среднему течению Десны в Сосницком и Борзнянском уездах, откуда оно в спрессованном виде вывозится в Англию».

Якщо порівняти вантажообіг трьох залізниць, що пролягли по Чернігівській губернії, то Ліваво-Роменська займала перше місце. Так, в 1894 році по ній відправлено до 12 мільйонів пудів і одержано 6 мільйонів пудів вантажів.

Приблизно в 1902 р. між Бахмачем і Гомелем будується друга колія. Модернізується залізничне устаткування. Будуються нові стандартні станційні приміщення з цегли, які збереглися до цього часу. Біля станції Мена та в інших пунктах були споруджені бази нафтопродукції Нобеля.

Але технічне оснащення залізниці все ж залишалося порівняно низьким. Паровози «ОВ» та інших типів були малосильні, вагони маленькі. На один вагон в середньому припадало 36,72 пасажирів, а на товарний вагон — 622 пуди вантажу. Швидкість поїздів становила 25—45 кілометрів за годину.

На цій залізниці відбувались важливі події. Діяла профспілкова організація залізничників. У період революції 1905 року вони брали участь у загальному всеросійському страйку, кілька тижнів залізниця не діяла. У роки революції 1917 р. і громадянської війни залізниця була живою лінією зв'язку і об'єктом боїв, рейдів бронепоїздів та ін.

Потім залізниця відіграла значну роль у відбудові господарства і дальшого економічного розвитку. Вона вже входила в групу Західних залізниць.

У 1925 р. залізничники відзначали 100-річчя виникнення залізниць. Правління Західної залізниці за вказівкою Народного комісара шляхів сполучення видало спеціальний бюлетень з фотографіями і наказом «Об объявлении благодарности прослужившим на железных дорогах от 25 до 50 лет и более». Ветеранам-залізничникам Данильченку В. С., Лахненку В. Г. з ст. Мена, Кузьменку С. Ф., Бобровицькому Ф. Р. з ст. Макошине, Гузію І. М., Синяку І. Д. з ст. Бондарівна та ішим були оголошені подяки. У наказі писалось: «Обращаясь к Вам, товарищи — герои труда, с искренним приветом и пожелания успеха в Вашей дальнейшей честной службе на транспорте, Правление дорог совместно с Дорпрофсоюзом выражают Вам свою глубокую благодарность за Ваш многолетний труд на общее дело транспорта вообще и особенно теперь... Выражаем твердую надежду, что испытанные и закаленные полувекковой трудовой жизнью работники транспорта и в дальнейшем будут живым, ярким примером и образцом для молодого поколения железнодорожников в деле усовершенствования и укрепления советского железнодорожного транспорта».

Згодом ця ділянка залізниці стала називатися Білоруською залізницею. Удосконалюється її господарство. Великим авторитетом користувалося Сновське депо. Залізниця перед війною мала свої школи, лікарні, клуби, торгівлю. Були належний порядок і культура обслуговування. Літні жителі згадують, що точність, годинників звіряли з приходом поїздів.

У роки Великої Вітчизняної війни Білоруська залізниця мала стратегічне значення. На її рейках вели боротьбу з загарбниками чернігівські партизани.

При відступі окупанти підірвали залізничний міст через Десну, знищили ряд станційних приміщень, водокачок, розібрали другу колію, завдали інших збитків.

Після війни героїчною працею наших людей залізниця була відбудована. У 1958 р. вона увійшла до складу Конотопського відділення Південно-Західної залізниці. По ній почали ходити могутні поїзди з народногосподарськими вантажами і пасажирами. Залізничні станції стали механізованими багатогалузевими господарствами з багатьма службами: енергопостачання, сигналізації і зв'язку, навантажувальних і розвантажувальних робіт, лісозахисних насаджень, колійними дистанціями та ін. У 70-х роках встановились пости електросигналізації і автоматизації, замінена тяжка праця стрілочників. Був проведений ремонт залізниці, розгалуження колійного господарства на роз'їздах та в окремих місцях.

У наступні роки теж відбулись якісні зміни на транспорті.

На жаль, кризові явища 90-х років відбилися і на цій залізниці. Вантажні перевезення зменшились на 50—75 відсотків. Якщо у 80-і р.р. за добу проходило 17 пар вантажних поїздів, то тепер одна. Збільшились простояння вагонів. Несталий пасажирський потік. Впала культура обслуговування та ін.

Але залізничники, вірні своїм традиціям, тримаються і виконують покладені на них обов'язки.

Дмитро КАЛІБАБА.

м. Мена.

ЯК З'ЯВИЛАСЬ КООПЕРАТИВНА ТОРГІВЛЯ В ГОРОДИЩІ

Коли людина потрапляє у безвихідь чи тяжке становище, в неї з'являються допоміжні сили, використавши які, вона виходить переможцем і править за приклад іншим.

Розповіді історію однієї сім'ї, тому, що це пов'язано з життям сільської громади.