

А 5463 30/IV 96г.

385(09)
Л 55

Прислано 1892 г.

Всероссийская выставка
в Нижнем Новгороде
1896.



М. П. С.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНИЛИЩЕ

517

М. П. С.
31/IV

ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

737-2/65

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ДОРОГИ.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
МОСКОВСКО-КАЗАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
5 АПР. 96
ШИФР 7/4

www.aroundspb.ru

scan by D.Fokin

За содержание
и сохранение
книжки
как за краску и за содержание
МИНСКЪ.

Паровая Типо-литография Х. Я. Дворжеца.

1896.

3
26

~~З. присвоение
виновные отвечают
как за порчу казенного
имущества.~~



М. П. С.

Всероссийская Выставка
в Нижнем Новгороде
1896.



ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Л-517

~~КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ДОРОГИ.~~



с графиками на 7 отдельных
листах
МИНСКЪ.

Паровая Типо-литографія Х. Я. Дворжеца.

1896.

Іривер, 813 1992 г.



Описание Либаво-Роменской желѣзной дороги.

Исторія возникновенія дороги и развитіе ея дѣятельности.

Либаво-Роменская желѣзная дорога образовалась изъ сліянія двухъ, въ разное время построенныхъ, ли- ній: Либавской и Ландварово-Роменской. Либавская— —длиною 480 верстъ—заключала въ себѣ два участка: отъ Либавы до ст. Этканы (Кошедары) и отъ ст. Рад- зивилишки до ст. Калкуны; Ландварово - Роменская дорога—длиною 711 верстъ—соединяла станцію С.-Пе- тербурго-Варшавской жел. дороги Вилейка съ уѣзд- нымъ городомъ Ромны.

Выгодное географическое положеніе Либавскаго порта, его незамерзаемость и доступность въ теченіи всей зимы для морскихъ судовъ давно уже обращали на себя вниманіе правительства, которое не остано- вливалось передъ крупными затратами для улучшенія порта съ цѣлью развитія его отпускной торговли.

Но устройство желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи и соединеніе ихъ съ южной сѣтью нашихъ дорогъ, а также постройка въ 1861 году Риго-Динабургской желѣзной дороги отвлекли грузы, подлежащіе дальнѣйшей перевозкѣ моремъ и слѣдовавшіе прежде черезъ Либаву, частью на Мемель и Кенигсбергъ, частью на Ригу.

Внѣшняя торговля Либавы, постепенно сокращаясь, клонилась въ это время къ полному упадку.

Мысль о соединеніи Либавы желѣзною дорогою съ гор. Ковно или другимъ пунктомъ Ковенской вѣтви С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги, какъ о единственномъ средствѣ поддержать падающую отпускную торговлю г. Либавы, возникла еще въ пятидесятыхъ годахъ среди Либавскаго купечества, которымъ и возбуждались по этому поводу многократныя ходатайства.

Въ 1869 году была выдана концессія на постройку Либавской дороги и затѣмъ было приступлено къ ея сооруженію. Въ 1871 году было открыто движеніе по этой линіи пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

Доходность вновь построенной линіи не оправдала однако ожиданій, отчасти вслѣдствіе открытія новыхъ желѣзныхъ дорогъ—Бресто-Граевской и Риго-Болдерааской, отвлекавшихъ грузы отъ Либавской дороги, отчасти вслѣдствіе мелководія Либавскаго порта.

Произведенныя въ 1871 году изысканія выяснили наиболѣе удобное направленіе новой линіи отъ ст. Радзивиличи Либавской дороги до ст. Калкуны С.-Петербургско-Варшавской, которая бы сократила путь слѣдованія грузовъ, идущихъ черезъ Динабургъ (нынѣ Двинскъ) и привлекла бы къ Либавѣ грузы, которые

слѣдовали до того времени отъ Динабурга черезъ Вержболово за границу.

Постройка этой линіи была передана въ 1872 году Обществу Либавской дороги, при чемъ Общество приняло также на себя обязательство углубить и улучшить Либавскій портъ.

Почти одновременно съ постройкой двухъ упомянутыхъ участковъ Либавской дороги были произведены правительственные изысканія и передана акціонерному обществу постройка новой желѣзнодорожной линіи отъ ст. Вилейка С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги до г. Роменъ.

Въ январѣ 1873 года былъ оконченъ и открытъ для движенія первый участокъ Ландварово-Роменской желѣзной дороги отъ Вилейки до Минска, затѣмъ послѣдовательно были окончены участки Минскъ—Бобруйскъ, Бобруйскъ—Гомель, Гомель—Бахмачъ и въ іюлѣ 1874 года былъ открытъ послѣдній участокъ Бахмачъ—Ромны.

Постройка Ландварово-Роменской желѣзной дороги имѣла цѣлью соединеніе Либавской дороги съ Малороссіей и привлеченіе къ Либавѣ хлѣбныхъ избытковъ юга Россіи; вслѣдствіе же недостаточной доходности гарантированной правительствомъ Либавской дороги, рѣшено было слить обѣ эти дороги въ одну, и въ іюлѣ мѣсяцѣ 1876 года Общество Ландварово-Роменской желѣзной дороги приняло въ свое распоряженіе пріобрѣтенную правительствомъ Либавскую дорогу съ Калкуно-Радзивиличскою вѣтвью, при чемъ эти дороги приняли общее наименованіе „Либаво-Роменской“, общество которой обязалось производить эксплуатацію всей линіи, устроить соединительную

вѣтвь между Либавскою станціей и мѣстнымъ портомъ, произвести работы, необходимыя для улучшенія Либавской дороги съ вѣтвью, и расширить и улучшить Либавскій портъ.

Но Роменскій участокъ не примыкаетъ непосредственно къ Либавскому, почему грузы, слѣдовавшіе съ одного изъ этихъ участковъ на другой, приходилось передавать С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ на станціяхъ Вилейка или Кошедары, послѣ чего тѣ же грузы принимались снова на одной изъ этихъ станцій для дальнѣйшаго слѣдованія. Въ виду того, что такая передача грузовъ замедляла ихъ доставку и возвышала провозную плату, которая взималась по тремъ особымъ тарифамъ—на двухъ участкахъ Либаво-Роменской дороги и на С.-Петербурго-Варшавской, Правленіе Общества въ 1877 году заключило съ Совѣтомъ Главнаго Общества договоръ, по которому за плату 144.000 рублей въ годъ Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ предоставлено было пользоваться участкомъ Вилейка—Кошедары съ правомъ пропуска поѣздовъ на протяженіи 72 верстъ, послѣ чего устранены были неудобства по передачѣ грузовъ, улучшилась утилизация подвижнаго состава и понизилась провозная плата вслѣдствіе таксировки грузовъ по однообразному тарифу Либаво-Роменской дороги со скидками въ подлежащихъ случаяхъ за общее разстояніе.

Помѣщаемая таблица съ финансовыми результатами эксплуатаціи дороги съ 1876 по 1894 годъ указываетъ на постепенное развитіе дѣятельности дороги, какъ слѣдствіе сліянія Либавскаго и Ландварово-Роменскаго участковъ въ связи съ улучшеніемъ Либавскаго порта.

Годы.	Доходъ		Эксплоатаціонный расходъ		Доходъ превышаетъ эксплуатационный расходъ на:		Расходъ превышаетъ доходъ на:	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
1876	3.928.536	52 ¹ / ₂	3.414.292	74 ¹ / ₂	514.243	78	»	»
1877	7.000.561	88	5.103.840	63	1.896.721	25	»	»
1878	8.855.670	27	7.222.538	42	1.633.131	85	»	»
1879	8.727.961	05	8.014.869	39	713.091	66	»	»
1880	6.316.134	09	7.291.654	46	»	»	975.520	37
1881	6.872.153	51	5.838.256	91	1.033.896	60	»	»
1882	8.434.754	76	6.069.422	50	2.365.332	26	»	»
1883	10.338.484	45	6.835.505	48	3.502.978	97	»	»
1884	9.510.840	24	6.445.181	42	3.065.658	82	»	»
1885	9.213.281	60	6.148.100	50	3.065.181	10	»	»
1886	7.528.002	78	6.319.912	42	1.208.090	36	»	»
1887	8.533.729	56	6.160.042	25	2.373.687	31	»	»
1888	10.979.397	91	6.823.251	50	4.156.146	41	»	»
1889	10.704.805	80	7.469.916	91	3.234.888	89	»	»
1890	9.959.685	09	7.372.800	20	2.586.884	89	»	»
1891	10.746.795	31	7.812.256	41	2.934.538	90	»	»
1892	9.667.697	81	5.910.474	60	3.757.223	21	»	»
1893	11.442.452	65	6.432.427	52	5.010.025	13	»	»
1894	13.522.205	09	7.648.134	57	5.884.070	52	»	»

Разсматривая цифровыя данныя этой таблицы мы видимъ, что въ 1876—1879 годахъ доходы превышали эксплуатационные расходы; въ 1880-мъ году доходъ значительно упалъ, давъ недовыручку въ 975.520 руб. 37 к., что было вызвано уменьшеніемъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ, происшедшимъ вслѣдствіе неурожая губерній раіона Либаво-Роменской дороги.

Съ 1881 года доходъ дороги снова поднялся, постепенно возрастая до 1886 года, когда выручка вновь сильно упала вслѣдствіе того, что изъ Курскаго района въ Севастополь былъ установленъ тарифъ въ $\frac{1}{67}$ коп. съ пуда и версты, тогда какъ на перевозку тѣхъ же грузовъ въ Либаву существовала пудоверстная ставка въ $\frac{1}{55}$ коп., вслѣдствіе чего грузы приняли другое направленіе.

Хотя по ходатайству Либаво-Роменской дороги и Либавскаго биржевого комитета были допущены нѣкоторыя тарифныя пониженія на перевозку грузовъ изъ Курска въ Либаву, но это оказалось недостаточнымъ и вліяніе Севастопольскаго тарифа отразилось на дѣятельности дороги также и въ 1887 году.

Съ урожаянаго 1888 года выручка снова поднялась и осталась почти въ такомъ состояніи до 1891 года—перехода дороги въ казенное управленіе.

Слѣдуетъ замѣтить, что хотя за это время, какъ видно изъ приведенной выше таблицы, доходы дороги значительно превышали эксплуатаціонные расходы, но, такъ какъ стоимость дороги по статистическимъ свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за 1891 г. выражалась въ суммѣ рублей кредитныхъ 93.007.345 и 56 коп., превышенія доходовъ не хватало какъ для уплаты 5⁰/₀ по акціямъ и облигаціямъ и $\frac{1}{100}$ ⁰/₀ на погашеніе, такъ и для удовлетворенія другихъ обязательствъ дороги.

1 мая 1891 года Либаво-Роменская желѣзная дорога перешла въ вѣдѣніе казны.

Въ первые два года послѣ перехода дороги въ казенное управленіе доходность ея не увеличивается, но причиной этого слѣдуетъ считать повсемѣстный неурожай 1891 года и уменьшеніе хлѣбныхъ пере-

возокъ вслѣдствіе запрещенія вывоза хлѣба за границу.

Въ 1893 и 1894 годахъ дѣятельность дороги на столько увеличилась, что съ этого времени Либаво-Роменскую дорогу слѣдуетъ причислить къ числу доходныхъ. Это подтверждается также данными изъ „Пояснительной записки къ отчету Государственнаго Контроля за 1894 годъ“, гдѣ указано, что избытокъ дохода Либаво-Роменской дороги послѣ покрытія платежей по основнымъ капиталамъ составлялъ въ томъ году 1.655.870 рублей.

Въ 1895 году по имѣющимся, хотя и не вполне обревизованнымъ даннымъ, можно съ увѣренностью заключить, что доходность дороги будетъ превышать таковую за послѣдніе два года.

Слѣдуетъ указать что доходность дороги зависитъ исключительно отъ перевозки грузовъ малой скорости; пассажирское же движеніе, мало измѣняясь, на колебанія доходности не вліяетъ.

Либаво-Роменская желѣзная дорога проходитъ по черноземной полосѣ лишь самымъ южнымъ своимъ участкомъ, такъ что наибольшее количество хлѣбныхъ грузовъ доставляетъ ей Ромны—Кременчугскій участокъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги и Кіево-Воронежская дорога, пересѣкающая Либаво-Роменскую на ст. Бахмачъ.

Вліяніе экономическаго состоянія губерній, по которымъ проходитъ Либаво-Роменская желѣзная дорога, на ея дѣятельность, т. е. главнымъ образомъ на ея грузовое движеніе, можетъ быть оцѣнено по слѣдующей таблицѣ, указывающей количество различныхъ грузовъ, отправленныхъ за періодъ времени съ 1892 по 1894 годъ со станцій, лежащихъ въ предѣлахъ семи пересѣкаемыхъ дорогами губерній.

ключительно сосновыя не пропитанныя, брусковыя и пластинныя. Клейменіе ихъ производится металличе-скими клеймами Коргина.

Количество разнаго рода искусственныхъ соору-женій, находящихся на главной линіи, видно изъ слѣ-дующей таблицы:

Наименованіе искус- ственныхъ сооруже- ній.	К О Л И Ч Е С Т В О .			
	Либавскій уч.	Калкунскій уч.	Роменскій уч.	И Т О Г О .
Желѣзн. мостовъ .	38	11	109	158
Деревянныхъ мо- стовъ на каменныхъ опорахъ	79	12	147	238
Деревянныхъ мо- стовъ на деревянныхъ опорахъ	—	145	72	217
Каменныхъ трубъ.	5	2	11	18
Чугунныхъ трубъ.	44	16	88	148

Такимъ образомъ всего имѣется 779 штукъ, а именно: 613 мостовъ общимъ протяженіемъ отверстій 1962.²⁸ саж. и 166 трубъ—78.⁹⁶ саж. Слѣдовательно на версту главнаго пути приходится 0.⁶⁵ штукъ или 1.⁷¹ саж. отверстія искусственныхъ сооружений.

Къ числу выдающихся искусственныхъ сооруже-ній главной линіи слѣдуетъ отнести:

1. Мостъ черезъ портовый каналъ въ Либавѣ от-вер. 48.⁷⁰ сажень въ 4 пролета съ поворотной частью на среднемъ быкѣ; быки основаны на кессонахъ. Фер-мы раскосной системы съ ѣздою по серединѣ.

2. Неразрѣзной двухпролетный мостъ отв. 68.⁰⁰ саж. черезъ р. Вилію на 27 верстѣ Либавскаго участ-

ка. Быкъ и устои на сваяхъ. Фермы многораскосныя съ ѣздою по верху.

3. Трехпролетный разрѣзной мостъ отв. 105.³⁰ саж. черезъ р. Березину на 318 верстѣ Роменскаго уча-стка. Фермы раскосной системы съ ѣздою по низу. Быки и устои на кессонномъ основаніи.

4. Такой же мостъ черезъ р. Днѣпръ у ст. Жло-бинъ на 376 верстѣ.

5. Такой же мостъ черезъ р. Сожъ у ст. Гомель на 457 вер. Быки и переднія части устоевъ на кес-сонномъ основаніи, заднія части устоевъ на сваяхъ въ шпунтовомъ огражденіи. При чемъ устои состоятъ изъ двухъ отдѣльныхъ стѣнокъ соединенныхъ лишь по краямъ между собою арками. Въ средней части уложены деревянные фермы, опирающіяся на перед-нюю и заднюю части устоевъ. Устои ограждены стру-енаправляющими дамбами.

6. Четырехпролетный мостъ отверстіемъ 141.⁶⁰ с. черезъ р. Десну на 596 вер. близъ ст. Макошино. Кон-струкция пролетныхъ частей одинакова съ мостами черезъ р. р. Березину, Днѣпръ и Сожъ. Устои на сва-яхъ и быки на кессонахъ.

Въ виду значительныхъ подмывовъ праваго бере-га и размыва русла въ первыхъ двухъ отъ Вилейки пролетахъ при чрезвычайно неравноѣрной работѣ моста, зимой 189⁵/₆ годовъ правый берегъ близъ моста спланированъ и укрѣпленъ подпорной стѣнкой, заброс-кой камня въ плетневыхъ клѣткахъ и ниже горизонта низкихъ водъ фашинными тюфяками; для предохра-ненія русла отъ дальнѣйшихъ размывовъ, угрожав-шихъ кессоннымъ основаніямъ быковъ, въ первыхъ двухъ пролетахъ загружены тюфяки.

Сверхъ сего станціями дороги отправлено въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ багажа, товаровъ большой скорости, воинскихъ и служебныхъ грузовъ и поштучныхъ предметовъ слѣдующее количество пудовъ:

въ 1892 году	18.055.948.
» 1893 »	20.814.230.
» 1894 »	22.826.401.

Всего отправлено грузовъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ пудовъ:

въ 1892 году	56.477.559.
» 1893 »	61.001.872.
» 1894 »	62.173.534.

Что же касается частныхъ грузовъ малой скорости, прибывшихъ съ чужихъ дорогъ или прослѣдовавшихъ черезъ Либаво-Роменскую дорогу транзитомъ то количество ихъ поясняется слѣдующей таблицей, составленной за тотъ же періодъ времени—съ 1892 по 1894 годы включительно:

Наименованіе перевозокъ.	1892.			1893.			1894.		
	Прибытіе.	Транзитъ.	ИТОГО.	Прибытіе.	Транзитъ.	ИТОГО.	Прибытіе.	Транзитъ.	ИТОГО.
Хлѣбные грузы.	13.475.419	12.307.642	25.780.061	25.167.019	11.286.891	36.453.910	43.893.765	15.584.685	59.478.450
Железо и сталь не вѣ. дѣлѣ .	1.108.480	681.774	1.790.254	707.499	814.236	1.521.735	814.143	1.099.301	1.913.444
Масла минеральныя . . .	1.504.864	485.501	1.990.365	1.142.754	520.331	1.663.085	1.124.845	582.001	1.706.846
Пенька и пеньковая пакля	266.202	167.947	434.149	298.620	836.912	1.235.532	292.295	1.529.098	1.821.393
Соль каменная и поваренная.	1.569.217	2.494.830	4.064.047	1.366.417	4.711.568	6.077.985	1.499.153	4.582.901	6.082.054
Уголь каменный, торфъ и кизякъ.	139.202	84.232	223.254	131.246	103.411	234.657	1.216.990	275.546	1.492.536
Прочіе грузы .	8.031.802	6.766.769	14.798.581	9.535.607	8.171.550	17.707.157	9.296.178	10.961.179	20.257.357
Всего .	26.095.276	22.988.705	49.083.981	38.349.162	26.444.899	64.794.061	58.137.369	34.614.711	92.752.080

Кромѣ того на станціи Либаво-Роменской желѣзной дороги прибыло и прослѣдовало черезъ нее транзитомъ багажа, товаровъ большой скорости, воинскихъ и служебныхъ грузовъ, а также поштучныхъ предметовъ и животныхъ слѣдующее количество:

въ 1892 году. . 997.936 пудовъ
 » 1893 » . 1.722.581 »
 » 1894 » . 2.374.708 »

Такимъ образомъ вся перевозка по Либаво-Роменской дорогѣ въ поѣздахъ большой и малой скорости, за исключеніемъ пассажировъ, составляла:

въ 1892 году . 106.559.476 пудовъ
 » 1893 » . 127.518.514 »
 » 1894 » . 157.300.322 »

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что около 60% всѣхъ перевозокъ дороги составляютъ грузы, прибывшіе съ чужихъ дорогъ или прослѣдовавшіе транзитомъ.

Главнѣйшій предметъ перевозки составляютъ хлѣбные грузы (около 40% всей перевозки), при чемъ на 59½ миллионѣвъ пудовъ хлѣбнаго груза, прибывшаго въ 1894 году на Либаво-Роменскую желѣзную дорогу съ другихъ дорогъ, приходится лишь около 8 миллионѣвъ пудовъ отправленныхъ со станцій своей дороги, т. е. около 14% всего количества. Слѣдующимъ по важности предметомъ перевозки, являются лѣсные матеріалы и дрова (около 7%), отправляемые исключительно со станцій Либаво-Роменской желѣзной дороги.

Изъ остальныхъ грузовъ, слѣдующихъ транзитомъ по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ можно указать еще на соль, составляющую около 3% всей перевозки.

Главнымъ пунктомъ назначенія грузовъ служить Либава, куда изъ всего количества пудовъ, перевезенныхъ по Либаво-Роменской дорогѣ, прибыло:

въ 1892 году . 27661712 пудовъ
 » 1893 » . 39622094 »
 » 1894 » . 56296316 »

что составляетъ въ процентномъ отношеніи къ общей перевозкѣ: въ 1892 году—26%, въ 1893—36.1%, и въ 1894—35.8%.

Крупныхъ торгово-промышленныхъ пунктовъ у Либаво-Роменской дороги, помимо Либавы, не имѣется; лежащіе же близъ линіи желѣзной дороги города: Поневѣжъ, Шавли (Ковенской губерніи), Минскъ, Бобруйскъ (Минской), Гомель (Могилевской), Городня (Черниговской) и Ромны (Полтавской)—не велики, и, хотя съ проведеніемъ желѣзной дороги города эти замѣтно развились, но торговая дѣятельность ихъ незначительна и имѣетъ исключительно мѣстный характеръ.

Торговая дѣятельность Либавы съ проведеніемъ желѣзной дороги, какъ видно изъ приводимыхъ цифровыхъ данныхъ для послѣднихъ пяти лѣтъ до проведенія дороги (1866—1870) и слѣдующихъ пяти лѣтъ послѣ ея осуществленія (1871—1875) значительно развилась и окрѣпла.

Движеніе судовъ.

Пятилѣтія.	Вошло въ портъ.		Вышло изъ порта.	
	Среднее число судовъ въ годъ.	Средняя величина судна въ тонахъ.	Среднее число судовъ въ годъ.	Средняя величина судна въ тонахъ.
1866—1870	217	69.41	218	69.29
1871—1875	464	81.12	461	78.29

Ввозъ главныхъ грузовъ моремъ.

Пятилѣтія.	Пряности.	Кофе.	Сахаръ.	Сельди.	Соль.	ВСЕГО.
	Среднія годовыя величины въ пудахъ.					
1866—1870	37	422	2220	933224	200805	1136708
1871—1875	288	807	4708	2119532	541967	2667302

Вывозъ главныхъ грузовъ моремъ.

Пятилѣтія.	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесъ.	Разное сѣмя.	Ленъ.	Пенька.	ВСЕГО.
	ВЪ ПУДАХЪ.							
1866—1870	658	60913	314628	349771	142702	34436	7	909181
1871—1875	23836	1075559	1283517	689081	308190	103781	577	3484541

Торговые обороты г. Либавы.

Пятилѣтія.	Средняя годовая сумма ввоза.	Средняя годовая сумма вывоза.	Средніе годовые торговые обороты.
	Въ кредитныхъ рубляхъ.		
1866—1870	715530	1045890	1761420
1871—1875	1641780	5454330	7096110

Съ соединеніемъ Либавской и Ландварово-Роменской дорогъ ростъ Либавы сталъ еще болѣе замѣтнымъ и въ настоящее время, какъ видно изъ прилагаемыхъ таблицъ, Либава по размѣрамъ своихъ торговыхъ оборотовъ должна быть признана однимъ изъ важныхъ пунктовъ нашей международной торговли.

Движеніе судовъ.

Г О Д Ы.	Вошло въ портъ.		Вышло изъ порта.	
	Число судовъ.	Величина въ ластахъ.	Число судовъ.	Величина въ ластахъ.
1890	1883	293889	1890	293409
1891	2144	320966	2153	331582
1892	1964	235241	1964	224082
1893	1746	278689	1740	275744
1894	2062	372986	2051	373809

Вывозъ грузовъ моремъ за границу.

Названіе Т о в а р о в ѣ.	1890	1891	1892	1893	1894	Среднее въ годъ.	
	В	Т	П	У	Д	А	Х
Рожь	8.708.639	9.593.917	1.147.059	1.250.532	1.303.768	4.400.783	
Овесь	18.012.980	14.642.981	7.650.258	16.356.937	32.072.837	17.747.198	
Ячмень	1.368.723	1.736.540	285.049	379.939	358.095	825.669	
Пшеница	56.865	78.728	47.554	—	—	36.629	
Просо	3.006	428	1.997	4.213	6.528	3.254	
Гречиха	574.185	800.680	185.208	426.395	778.353	552.964	
Овощи	1.394.131	2.890.166	680.383	1.144.655	2.573.174	1.736.502	
Сѣмя разное	2.897.954	3.174.747	2.359.264	2.027.929	1.487.002	2.389.379	
Выжимка	1.160.960	1.390.735	1.793.331	1.060.421	1.657.200	1.412.529	
Отруби	1.253.497	1.028.522	834.108	2.453.987	3.919.167	1.897.447	
Мука	280.351	194.031	20.515	20.048	4.872	103.964	
Ленъ	677.521	1.227.768	1.708.869	1.121.178	630.727	1.073.213	
Пенька	169.319	186.729	178.400	219.041	210.743	192.847	
Шерсть	228.395	196.384	145.204	71.044	7.159	129.637	
Кожи не выдѣланныя	213.824	312.769	243.082	147.040	90.723	201.487	
Спиртъ	555.367	1.044.857	90.051	476.175	609.500	555.190	
Керосинъ	626.929	563.045	791.439	311.278	250.835	508.705	
Масла	123.359	63.342	34.279	70.426	34.879	65.257	
Мѣла	176.384	122.452	129.331	192.528	222.704	168.679	
Лѣсные материалы	1.406.273	2.228.373	1.998.873	1.550.695	1.956.547	1.828.152	
Прочіе грузы	816.419	764.745	842.906	1.275.470	1.347.785	1.009.465	
Всего	40.705.081	42.151.937	21.167.155	30.559.881	49.522.598	36.839.350	

Центральная
Научно-технич. б-ма
МПС СССР

Ввозъ грузовъ моремъ изъ-за границы.

Названіе	1890	1891	1892	1893	1894	Среднее въ годъ.	
	В	Т	П	У	Д	А	Х
Зерна кокосовыхъ орѣховъ .	515 555	513 650	655.030	556.594	694.594	587.084	
Издѣлія бондарныя и плотничныя.	146.117	38.466	2 118	49	18.177	40.985	
Хлопокъ сырой	556.030	546.294	522.657	720.281	342.123	537.479	
Сельди соленныя	1.334.270	1.164.148	2.010.010	2.126.130	1.590.790	1.645.067	
Чурукъ въ кускахъ	235.693	136.465	70.126	87.616	96.537	125.287	
Желѣзо въ кускахъ и полосахъ .	249.976	98.978	78.111	275.876	443.398	229.268	
Желѣзо въ листахъ	120.175	99.689	—	1.232	2.560	44.731	
Машины и аппараты	57.677	159.312	69.408	147.067	108.959	108.485	
Дерево красильное въ чуркахъ .	259.351	270.710	423.281	414.662	507.803	375.161	
Химическіе продукты	328.584	144.464	205.781	227.417	226.895	226.628	
Кирпичъ и черепица	134.467	69.512	118.095	179.602	244.215	149.178	
Уголь камен. и коксъ	3.652.177	3.957.652	4.718.394	4.392.605	5.400.499	4.424.266	
Тучи земледѣлительныя	857.894	565 675	776.224	740.735	840.718	756.249	
Машины земледѣльч.	26.262	15.992	23.965	18.598	21.583	21.280	
Прочіе грузы	1.396.914	2.183.388	2.559.519	2.700.121	1.475.306	2.063.049	
Всего	9.871.142	9.964.395	12.232.718	12.588 375	12.014.167	11.334.197	

Торговые обороты г. Либавы.

Г О Д Ы.		Годовая сумма ввоза.	Годовая сумма вы- воза.	Сумма го- довых оборотовъ
		В Ъ Р У Б Л Я Х Ъ.		
1890	.	17 460.003	38.332.786	55.792.789
1891	.	15.921.195	40.558.474	56.479.669
1892	.	17.391.160	26.323.036	43.714.196
1893	.	23.450.480	31.539.571	54.990.051
1894	.	18.158.846	40 060.300	58.219.146

Сопоставляя между собою цифровыя данныя двухъ приведенныхъ періодовъ времени, 1866—1875 и 1890—1894 годовъ,—мы видимъ, что число судовъ посѣщающихъ Либавскій портъ съ 217 (среднее въ годъ за періодъ 1866—1870) увеличилось къ 1894 году до 2062, т. е. почти въ десять разъ; ввозъ главныхъ грузовъ съ 1.366.708 (среднее число пудовъ за указанное пятилѣтіе) возросло до 11.334.197 пудовъ, т. е. болѣе нежели въ девять разъ; вывозъ главныхъ предметовъ съ 909.181 увеличился до 36.839.350 пудовъ, т. е. болѣе чѣмъ въ сорокъ разъ, и наконецъ торговые обороты Либавы съ 1.761.420 руб. кред. увеличились до 58.219.146 руб.—слишкомъ въ 33 раза. Для полной характеристики постепеннаго развитія дѣятельности Либаво-Роменской желѣзной дороги могутъ служить приводимыя цифровыя данныя о размѣрахъ движенія и перевозокъ и финансовыхъ результатахъ эксплуатаціи дороги за все время съ ея открытія по 1894 годъ.

Техническое описаніе дороги и ея сооруженій.

Либаво-Роменская желѣзная дорога состоитъ изъ трехъ участковъ: Либавскаго, Калкунскаго и Роменскаго. Длина главнаго пути 1191.¹⁹ верстъ. Общее направленіе линіи отъ Либавы къ Ромнамъ на юго-востокъ.

Либавскій участокъ, длиною 294 версты, начинается въ Виленской губерніи отъ ст. Кошедары С.-П.-Бурго-Варшавской желѣзной дороги и, пересѣкая Ковенскую и Курляндскую губерніи подходитъ къ берегу Балтійскаго моря у г. Либавы, который служитъ его конечнымъ пунктомъ. На ст. Можейки къ линіи примыкаетъ Риги-Митавская желѣзная дорога и на ст. Радзивиличи отъ нея отдѣляется Калкунскій участокъ.

Калкунскій участокъ, протяженіемъ 186 верстъ, начинаясь у ст. Калкуны С.-П.-Бурго-Варшавской желѣзной дороги въ 4-хъ верстахъ отъ г. Двинска, проходитъ по Курляндской и Ковенской губерніямъ. Конечнымъ его пунктомъ служитъ станція II класса Либавскаго уч. Радзивиличи. Общее направленіе линіи отъ Калкунъ къ Радзивиличамъ на западъ.

Роменскій участокъ, протяженіемъ 711 верстъ, начинается на ст. Вилейской С.-П.-Бурго-Варшавской желѣзной дороги, проходитъ по губерніямъ: Виленской, Минской, Могилевской, Черниговской и Полтавской и оканчивается на ст. Ромны, гдѣ соединяется съ Харьковско-Николаевской желѣзной дорогой.

На ст. Минскъ имѣется соединительная вѣтвь къ Московско-Брестской желѣзной дорогѣ; на ст. Гомель — вѣтвь къ Полѣскимъ желѣзнымъ дорогамъ и на ст.

Бахмачъ—вѣтвь къ Кіево-Воронежской желѣзной дороге. Въ 4-хъ верстахъ отъ ст. Вилейской Либаво-Роменская дорога соединяется съ С.-П.-Бурго-Варшавской особой вѣтвью, назначенной исключительно для пропуска ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ изъ С.-Петербурга на Югъ и обратно. Отъ ст. Низковка идетъ Корюковская вѣтвь къ сахарному заводу.

На Либавскомъ участкѣ земляное полотно на всемъ протяженіи устроено подъ два пути шириною 4.60 саж. На Калкунскомъ и Роменскомъ участкахъ полотно подъ одинъ путь шириною 2.60^с. Откосы насыпей и выемокъ полуторные, одернованные и обѣянные.

На Либавскомъ и Калкунскомъ участкахъ допущены наибольшіе уклоны въ 0.010, на Роменскомъ въ 0.008. Предѣльный радіусъ кривыхъ 300 сажень. Въ общемъ итогъ протяженія уклоновъ и кривыхъ главнаго пути, выраженный въ процентномъ отношеніи къ длинѣ пути 1191.19 верстъ, составляютъ:

Горизонталей . . . 54.5⁰/₀

Уклоновъ до 0.006 . . . 21⁰/₀

„ отъ 0.006 до 0.008 . 23⁰/₀

„ „ 0.006 до 0.010 . 1.5⁰/₀

Прямыхъ . . . 83.20⁰/₀

Кривыхъ радіуса болѣе 300 саж.—16⁰/₀

„ „ въ 300 „ 0.80⁰/₀

Находящійся въ пути балластъ на Либавскомъ, Калкунскомъ и первыхъ 300-хъ верстахъ Роменскаго участка большей частью удовлетворительнаго качества, довольно крупный песокъ съ небольшою примѣсью глины.

Отъ 300 до 711 версты Роменскаго участка первоначально разсыпанный балластъ и вывозимый для

пополненія чрезвычайно мелкій, легко выдуваемый песокъ, въ виду чего въ послѣдніе года приступлено къ покрытію его щебеночнымъ слоемъ. Въ настоящее время щебень разсыпанъ на 64-хъ верстахъ.

Нормальная ширина балласта по верху 1.50 саж., толщина 0.18 саж.

При постройкѣ дороги путь былъ уложенъ желѣзными рельсами со стыками на шпалѣ, двумя плоскими накладками и подкладками на стыковыхъ шпалахъ.

Въ 1876—1878 г.г. была начата замѣна желѣзныхъ рельсовъ стальными типа 21²/₃ фунта въ погонномъ футѣ при стыкѣ на вѣсу на двухдырныхъ подкладкахъ со скрѣпленіемъ одною плоскою и одною фасонною накладками.

Въ 1889 году на Роменскомъ и въ 1891 году на Либавскомъ участкѣ было приступлено къ сплошной замѣнѣ стальн. рельсовъ типа 21²/₃ фунта въ погон. футѣ стальными же рельсами вѣсомъ 22¹/₂ фунта въ погонномъ футѣ при скрѣпленіи двумя фасонными накладками. При переходѣ дороги въ казенное Управленіе изъ числа 1191 версты главнаго пути было уложено:

138 верстъ рельсами типа 22¹/₂ фунта

1053 „ „ „ 21²/₃ „

Къ 1 Января 1896 г. уложено:

324 версты рельсами типа 22¹/₂ фунта (*)

867 „ „ „ 21²/₃ „

Шпалы укладываются на всѣхъ участкахъ ис-

(*) Въ томъ числѣ около 20 верстъ уложено рельсами вѣсомъ 24 фунта въ 1 пог. футѣ.

ключительно сосновые не пропитанные, брусковые и пластинные. Клеймение их производится металлическими клеймами Коргина.

Количество разнаго рода искусственныхъ сооруженийъ, находящихся на главной линіи, видно изъ слѣдующей таблицы:

Наименованіе искусственныхъ сооруженийъ.	КОЛИЧЕСТВО.			
	Либавскій уч.	Калкунскій уч.	Роменскій уч.	ИТОГО.
Желѣзн. мостовъ.	38	11	109	158
Деревянныхъ мостовъ на каменныхъ опорахъ	79	12	147	238
Деревянныхъ мостовъ на деревянныхъ опорахъ	—	145	72	217
Каменныхъ трубъ.	5	2	11	18
Чугунныхъ трубъ.	44	16	88	148

Такимъ образомъ всего имѣется 779 штукъ, а именно: 613 мостовъ общимъ протяженіемъ отверстій 1962.²⁸ саж. и 166 трубъ—78.⁹⁶ саж. Слѣдовательно на версту главнаго пути приходится 0.⁶³ штукъ или 1.⁷¹ саж. отверстія искусственныхъ сооруженийъ.

Къ числу выдающихся искусственныхъ сооруженийъ главной линіи слѣдуетъ отнести:

1. Мостъ черезъ портовый каналъ въ Либавѣ отв. 48.⁷⁰ сажень въ 4 пролета съ поворотной частью на среднемъ быкѣ; быки основаны на кессонахъ. Фермы раскосной системы съ ѣздою по серединѣ.

2. Неразрѣзной двухпролетный мостъ отв. 68.⁰⁰ саж. черезъ р. Вилію на 27 верстѣ Либавскаго участ-

ка. Быкъ и устои на сваяхъ. Фермы многораскосныя съ ѣздою поверху.

3. Трехпролетный разрѣзной мостъ отв. 105.³⁰ саж. черезъ р. Березину на 318 верстѣ Роменскаго участка. Фермы раскосной системы съ ѣздою по низу. Быки и устои на кессонномъ основаніи.

4. Такой же мостъ черезъ р. Днѣпръ у ст. Жлобинъ на 376 верстѣ.

5. Такой же мостъ черезъ р. Сожъ у ст. Гомель на 457 вер. Быки и переднія части устоевъ на кессонномъ основаніи, заднія части устоевъ на сваяхъ въ шпунтовомъ огражденіи. При чемъ устои состоятъ изъ двухъ отдѣльныхъ стѣнокъ соединенныхъ лишь по краямъ между собою арками. Въ средней части уложены деревянные фермы, опирающіяся на переднюю и заднюю части устоевъ. Устои ограждены струенаправляющими дамбами.

6. Четырехпролетный мостъ отверстіемъ 141.⁶⁰ с. черезъ р. Десну на 596 вер. близъ ст. Макошино. Конструкция пролетныхъ частей одинакова съ мостами черезъ р. р. Березину, Днѣпръ и Сожъ. Устои на сваяхъ и быки на кессонахъ.

Въ виду значительныхъ подмывовъ праваго берега и размыва русла въ первыхъ двухъ отъ Вилейки пролетахъ при чрезвычайно неравномѣрной работѣ моста, зимой 189⁵/₆ годовъ правый берегъ близъ моста спланированъ и укрѣпленъ подпорной стѣнкой, заброской камня въ плетневыхъ клѣткахъ и ниже горизонта низкихъ водъ фашинными тюфяками; для предохраненія русла отъ дальнѣйшихъ размывовъ, угрожавшихъ кессоннымъ основаніямъ быковъ, въ первыхъ двухъ пролетахъ загружены тюфяки.

На разливѣ Десны въ разстояніи 2 $\frac{1}{2}$ верстъ отъ рѣки имѣется трехпролетный мостъ отв. 24.00 саж. черезъ протокъ Топольню. Фермы раскосной системы лежатъ на опорахъ изъ чугуновыхъ винтовыхъ свай, надъ которыми расположены желѣзныя колонны, заполненные бетономъ. Въ виду недостаточной обезпеченности этого моста при пропускѣ большого количества водъ съ разлива р. Десны его предполагено засыпать, урегулировавъ главное русло р. Десны устройствомъ отклоняющихъ теченіе отъ праваго берега полузапрудъ и струенаправляющихъ дамбъ у лѣваго берега; послѣ выправительныхъ работъ отверстіе моста на главномъ руслѣ будетъ достаточно для пропуска весеннихъ водъ при наиболѣе высокомъ наблюдавшемся горизонтѣ.

По отношенію къ снѣжнымъ заносамъ линія находится въ довольно благопріятныхъ условіяхъ. При длинѣ главнаго пути въ 1191.19 верстъ заносимыхъ мѣсть 465.738 верстъ или 39%.

Съ цѣлью борьбы съ снѣжными заносами установлено небольшое количество постоянныхъ защитъ изъ старыхъ шпалъ; преимущественно же огражденія состоятъ изъ переносныхъ драневыхъ щитовъ.

Слѣдующая таблица даетъ понятіе о существующихъ линейныхъ постройкахъ, служащихъ для помѣщенія дорожныхъ мастеровъ, артельныхъ старостъ, ремонтныхъ артелей, путевой и переѣздной стражи.

Наименованіе линейныхъ по- строекъ.	Количество ихъ.							
	Либавскій участокъ.		Калкунскій участокъ.		Роменскій участокъ.		ИТОГО.	
	Дер.	Кам.	Дер.	Кам.	Дер.	Кам.	Дер.	Кам.
Казармы . .	14	—	9	—	36	2	59	2
Полуказармы .	10	—	—	—	15	—	25	—
Двойные сторо- жевые дома . .	13	—	3	—	1	—	17	—
Одиночные сто- рожевые дома .	218	—	130	—	472	38	820	38

Пассажирскія зданія на дорогѣ различныхъ типовъ: на Либавскомъ участкѣ они двухэтажныя каменные, на Калкунскомъ—исключительно деревянные, на Роменскомъ на станціяхъ Гомель, Ромны и Таласевка—каменные, на станціяхъ II класса—лишь средняя часть каменная, на остальныхъ же станціяхъ—деревянные.

Пассажирскія и междупутевыя платформы земляныя съ подпорными стѣнками изъ пластинъ, забранныхъ между рельсовыхъ стоекъ; крытыя платформы устроены лишь на станціяхъ Либавы, Минскъ и Макошино.

Жилые дома на станціяхъ за очень немногими исключеніями деревянные.

При постройкѣ дороги путевыя зданія были устроены по преимуществу на кирпичныхъ столбахъ съ забраннымъ пластинами цоколемъ: станціонныя же зданія на кирпичныхъ фундаментахъ съ такими же цоколями.

Неудобная распланировка жилых домов при крайне недостаточной их внутренней высотѣ (въ большинствѣ 1.20 саж.) и полномъ отсутствіи вентиляціи создавали весьма негигіеничныя условія быта для живущихъ въ нихъ агентовъ дороги, въ особенности для низшихъ служащихъ. Кирпичные фундаменты и цоколя вслѣдствіе дурныхъ качествъ мѣстнаго кирпича оказались крайне недолговѣчными.

Въ виду этого при капитальномъ ремонтѣ жилыхъ домовъ и путевыхъ построекъ кирпичные столбы, фундаменты и цоколя замѣняются сплошными фундаментами и цоколями изъ околотаго булыжнаго камня; срубы домовъ наращиваются для увеличенія внутренней высоты до 1.50 сажень; полы устраиваются на лагахъ, уложенныхъ по кирпичнымъ столбикамъ, съ засыпкой подполья пескомъ, въ который втрамбовывается кирпичный щебень и строительный мусоръ, залитые известковымъ растворомъ.

Подпольное пространство, соединенное съ комнатнымъ воздухомъ прорѣзами за плинтусомъ, вентилируется холостымъ ходомъ печи, нагрѣваемымъ дымоходомъ.

Кромѣ того капитальный ремонтъ почти каждого жилого дома необходимо связанъ въ настоящее время съ его перепланировкой для устройства помѣщеній болѣе удобныхъ и соответствующихъ своими размѣрами выработаннымъ нормамъ квартирнаго положенія.

Между прочимъ переустройствомъ существующихъ и постройкой новыхъ домовъ достигнуто значительное улучшеніе помѣщеній для дежурныхъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ.

Для храненія товаровъ на станціяхъ устроены крытыя и открытыя товарныя платформы и пакгаузы. Открытыя товарныя платформы частью деревянные на деревянныхъ столбахъ, частью земляныя мощенныя съ деревянными или каменными подпорными стѣнками. Крытыя товарныя платформы и пакгаузы исключительно на деревянныхъ столбахъ. При капитальномъ ремонтѣ всѣ платформы передѣлываются постепенно на земляныя съ каменными подпорными стѣнками, а деревянные столбы крытыхъ платформъ и пакгаузовъ замѣняются рельсовыми.

Кромѣ указанныхъ складочныхъ помѣщеній въ 1893-мъ году въ виду ожиданія усиленныхъ хлѣбныхъ перевозокъ устроено также около 5000 квадр. саж. шатровыхъ подстиловъ, приспособленныхъ специально для храненія хлѣбныхъ грузовъ.

Постоянные сигналы, ограждавшіе до послѣдняго времени станціи, состояли изъ красныхъ и зеленыхъ дисковъ и теперь постепенно замѣняются семафорами съ электрическими повторителями системы Стефана и Лемана, поставленными въ кабинетахъ дежурныхъ по станціи. Семафоры эти устраиваются на столбѣ изъ старыхъ чугунныхъ водопроводныхъ трубъ или изъ старыхъ рельсовъ и изготовляются частью въ мастерскихъ дороги, частью на небольшихъ заводахъ. Въ настоящее время установлено 60 такихъ семафоровъ.

Кромѣ этого для удобства сношеній дежурныхъ по станціи со стрѣлочниками на главныхъ станціяхъ изъ кабинетовъ дежурныхъ проведены телефоны въ будки у входныхъ стрѣлокъ.

Изъ числа 109 имѣющихся на дорогѣ остановочныхъ пунктовъ водоснабженіе устроено на 65 стан-

ціяхъ, при чемъ на 39 устроены отдѣльныя водоподъемныя зданія, на остальныхъ же машины помѣщаются въ каменныхъ водоемныхъ зданіяхъ съ деревянной надстройкой для помѣщенія бака.

Для увеличенія запаса воды и усиленія давленія въ разводящихъ трубахъ объемъ баковъ ежегодно увеличивается на нѣсколькихъ станціяхъ наклепкой вертикальныхъ листовъ.

Изъ произведенныхъ въ послѣднее время наиболѣе капитальныхъ работъ по улучшенію водоснабженія слѣдуетъ указать на устройство новыхъ водоснабженій на станціяхъ: Калкуны изъ р. Западной Двины, Сновскъ изъ р. Снови и Семеновка изъ особаго бассейна; на вырытіе запаснаго бассейна на ст. Бахмачъ и на замѣну 3"-ыхъ нагнетательныхъ трубъ на ст. Григоровка 4"-ыми

Кромѣ того существующія недостаточно сильныя водокачальныя машины замѣняются постепенно новыми системы Компаундъ, Лильпопъ-Рау и Вортингтона и для ускоренія подачи воды на паровозы увеличивается діаметръ разводящихъ трубъ, гидравлическихъ колоннъ и настѣнныхъ крановъ.

Слѣдующая таблица даетъ понятіе о постепенномъ развитіи станціонныхъ путей и увеличеніи числа предметовъ оборудованія станцій:

№ по порядку.	Наименованія.	Послѣ сліанія Либавской и Ландварово-Романской ж. д.	При переходѣ Либаво-Романской ж. д. въ Казенное Упр. правленіе.	На 1 Января 1896 г.
1	Длина главнаго пути верстъ.	1191.19	1191.19	1191.19
2	Длина запасныхъ путей.	погон. саж. . . .	71376.09	132775.00
		верстъ.	142.75	265.55
3	Число стрѣлокъ.	655	1128	1344
4	Число поворотныхъ круговъ.	16	19	20
5	Пассажир. платформъ.	Число	118	144
		Площадь въ кв. с.	11976.59	13587.43
6	Площадь товарн. платформъ.	Крытыхъ	5955.20	9200.51
		Открытыхъ	5168.12	4420.97
7	Шатры для склада хлѣба площ. . . .	—	—	5263.33
8	Пакгаузы. Площадь въ кв. саж. . . .	1032.05	1777.00	3154.65
9	Паровозн. сараи.	Количество	19	19
		Число стойлъ . . .	131	143
10	Вагонные сараи.	Каменные.	2	2
		Деревянные	1	—
11	Число жилыхъ домовъ на станціяхъ .	226	362	470
12	Вмѣстимость водоемовъ куб. фут. . .	104272.00	123741.74	131195.74

Кромѣ указанныхъ въ таблицѣ складовъ для храненія частныхъ грузовъ на главнѣйшихъ станціяхъ устроены въ настоящее время помѣщенія для храненія запаса освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ, расходъ на которые значительно увеличился съ развитіемъ на дорогѣ коммерческаго движенія. Для храненія нефтяныхъ остатковъ при главныхъ складахъ устроены кирпичныя цистерны, для храненія же керосина приспособлены бывшіе безъ употребленія старые паровозные котлы Гуэна.

Пропускная и провозная способность дороги съ работою ея подвижного состава.

До перехода дороги въ казенное управленіе пропускная способность въ главномъ грузовомъ направленіи, т. е. отъ Роменъ къ Либавѣ представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

Участки.	Наименованіе поѣздовъ.	Число поѣздовъ.	Число вагоновъ при зимнемъ составѣ.
Ромны-Бахмачъ.	Почтовый . .	1	12
	Товар.-Пассаж.	1	15
	Воинскій . .	1	20
	Товарные . .	7	196
Бахмачъ-Гомель.	Почтовый . .	1	12
	Воинскіе . .	2	40
	Товарные . .	9	252

Участки.	Наименованіе поѣздовъ.	Число поѣздовъ.	Число вагоновъ при зимнемъ составѣ.
Гомель-Минскъ.	Почтовый . .	1	12
	Воинскіе . .	2	40
	Товарные . .	9	252
Минскъ-Вилейка.	Почтовый . .	1	12
	Пассажирскій	1	8
	Воинскіе . .	2	40
	Товарные . .	13	364
Кошедар.-Радзив.	Почтовый . .	1	12
	Воинскіе . .	2	40
	Товарные . .	13	364
Калкуны-Радзив.	Товаро-пасс.	1	15
	Воинскій . .	1	20
	Товарные . .	7	196
Радзив.-Либава.	Почтовый . .	1	12
	Товаро-пасс.	1	15
	Воинскіе . .	2	40
	Товарные . .	16	448

Такимъ образомъ дорога могла доставлять въ Либаву 488 груженыхъ вагоновъ въ сутки. Послѣ перехода дороги въ казенное Управленіе быстро увеличивающееся коммерческое движеніе выяснило неподготовленность дороги къ выполненію предъявляемыхъ ей требованій по перевозкѣ грузовъ.

Вслѣдствіе этого были произведены крупныя работы по увеличенію пропускной способности дороги и

по переустройству и развитію путей на станціяхъ для увеличенія ихъ пріемоспособности. Кромѣ указанныхъ выше главнѣйшихъ работъ по улучшенію водоснабженія въ 1894 и 1895 годахъ на участкѣ Минскъ-Бахмачъ устроено вновь 14 разъѣздовъ и въ текущемъ году устраивается 5 разъѣздовъ на Калкунскомъ участкѣ.

Съ 1895 года увеличенъ составъ товарныхъ поѣздовъ на Либавскомъ участкѣ, такъ какъ поѣзда эти обслуживаются 8-ми колесными паровозами, введеніе которыхъ потребовало производства работъ по усилению верхняго строенія мостовъ.

При переустройствѣ и развитіи станцій уложено вновь согласно вышеприведенной таблицѣ около 63-хъ верстъ станціонныхъ путей.

Всѣ эти работы, произведенныя за послѣдніе 4 года, увеличили пріемную и пропускную способность дороги въ главномъ грузовомъ направленіи (отъ Роменъ къ Либавѣ) до нижеслѣдующихъ размѣровъ.

Участки.	Наименованіе поѣздовъ.	Зимою.		Лѣтомъ.	
		Число поѣздовъ.	Число вагоновъ.	Число поѣздовъ.	Число вагоновъ.
Ром.-Бахмачъ.	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскій . .	1	28	1	33
	Товарные . .	8	224	8	264
Бахм.-Гомель .	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскіе . .	2	56	2	66
	Товарные . .	14	392	14	462

Участки.	Наименованіе поѣздовъ.	Зимою.		Лѣтомъ.	
		Число поѣздовъ.	Число вагоновъ.	Число поѣздовъ.	Число вагоновъ.
Гомель-Минскъ.	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскіе . .	2	56	2	66
	Товарные . .	14	392	14	462
Минскъ-Вилейк.	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскіе . .	2	56	2	66
	Товарные . .	12	336	12	396
Кошед.-Радзив.	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскіе . .	2	76	2	90
	Товарные . .	12	456	12	540
Калкун.-Радзив.	Товар.-пассаж.	1	15	1	15
	Воинскій . .	1	28	1	33
	Товарн.-ускор.	1	20	1	25
	Товарные . .	13	364	13	429
Радзив.-Либав.	Пассажирскій.	1	8	1	9
	Почтовый . .	1	11	1	12
	Воинскіе . .	2	76	2	90
	Товарные . .	15	570	15	675

Такимъ образомъ въ настоящее время дорога можетъ пропускать 2 пары сквозныхъ отъ Роменъ до Либавы пассажирскихъ поѣздовъ и доставлять воинскими и товарными поѣздами въ Либаву: зимою 646 и лѣтомъ 765 груженыхъ товарныхъ вагоновъ.

Тѣмъ не менѣе пропускная способность дороги или вовсе не удовлетворяла наибольшему движенію въ зимній періодъ 189⁵/₆ гг. или хотя и удовлетворяла, но не оставалось необходимаго запаса для факультативныхъ поѣздовъ, что указываетъ на необходимость скорѣйшаго производства работъ по укладкѣ 2-го пути на участкѣ Либава-Радзивиличи по введенію 8-ми колесныхъ паровозовъ на слѣдующихъ участкахъ для увеличенія состава поѣздовъ съ соотвѣтственнымъ удлинениемъ разъѣздныхъ путей и по усиленію верхняго строенія мостовъ для возможности пропуска по нимъ 8-ми колесныхъ паровозовъ.

Послѣ окончанія этихъ работъ окажется возможнымъ увеличить установленныя нормы обмѣна на узловыхъ станціяхъ и провозная способность дороги будетъ соотвѣтствовать ежегодно возрастающему движенію.

Послѣ перехода Либава-Роменской желѣзной дороги въ казенное управленіе развитіе ея средствъ, выразившееся въ увеличеніи числа паровозовъ и вагоновъ, въ увеличеніи механическихъ средствъ дороги въ мастерскихъ, въ усиленіи существующихъ водокачальныхъ машинъ, замѣной новыми (Кампаундъ, Лилъ-попъ-Рау и Вортингтона), видно изъ прилагаемыхъ при семъ діаграммъ.

Изъ разсмотрѣнія таблицы (листъ № 14—Т) кривыхъ, изображающихъ развитіе средствъ Службы Тяги, усматривается, что

1) инвентарное число паровозовъ (см. крив. № 2) увеличившись въ 1878—79 гг. до 287 не подвергалось измѣненіямъ до 1891 года, когда послѣ назначенія 10 пассажирскихъ паровозовъ на Полѣскія дороги, 3-хъ

пассажирскихъ паровозовъ на Балтійскую и 30 товарныхъ паровозовъ на Сибирскую дорогу, а также съ зачисленіемъ въ инвентаръ Либава-Роменской желѣзной дороги 39 четырехъ осевыхъ паровозовъ Брянскаго завода и 5 паровозовъ Т—III, число паровозовъ на 1 января 1896 г. достигло до 288, изъ коихъ 29 товарныхъ паровозовъ подлежатъ сдачѣ въ 1896 году въ инвентаръ Сибирскихъ дорогъ;

2) число пассажирскихъ вагоновъ (см. крив. № 3) увеличившись въ 1878 году до 232, до 1894 года включительно подвергалось незначительнымъ колебаніямъ и только въ 1895 году возросло до 264 вагоновъ;

3) число товарныхъ вагоновъ (см. кривую № 1), увеличившись въ 1878 году до 5089 тоже подвергалось крайне незначительнымъ измѣненіямъ и на 1-ое января 1896 года достигло 5728 вагоновъ;

4) стоимость машинъ и станковъ (см. кривую № 4), постоянно возрастаая, особенно быстро увеличилась со времени перехода Либава-Роменской дороги въ казенное управленіе. Изъ кривой стоимости станковъ и машинъ на миллионъ верстъ пробѣга паровозовъ (кривая № 5) видно, что увеличеніе ремонтныхъ средствъ идетъ параллельно развитію торговаго движенія;

5) число паровыхъ силъ машинъ водоснабженія (см. кривую № 6), увеличившись въ 1878—1879 г.г. до 251 паровыхъ лошадей, до 1892 года подвергалось незначительнымъ измѣненіямъ и только съ 1892 года сильно увеличилось, достигнувъ 327 паровыхъ лошадей.

Кривая № 7, указывающая число паровыхъ лошадей водоснабженія, падающихъ на миллионъ верстъ пробѣга паровозовъ, указываетъ на рациональность

усиленія водоснабженія съ постоянно увеличивающимся торговымъ движеніемъ.

Изъ приложенной таблицы видно, что на 1 января 1896 года числилось въ инвентарѣ дороги:

паровозовъ 288, изъ коихъ	
пассажирскихъ.	46
товарныхъ 3-хъ осевыхъ. . .	203
» 4-хъ »	39
пассажирскихъ вагоновъ. . .	264
товарныхъ »	5728

За время эксплуатаціи Либаво-Роменской дороги казеннымъ управленіемъ, т. е. съ 1891 года произведены слѣдующія капитальныя работы:

1. Построена при Либавскихъ мастерскихъ деревообдѣлочная мастерская по образцу Гомельской.

2. Построена чугуно-литейная и трубная при Гомельскихъ мастерскихъ.

3. Построены новыя паровозныя зданія на станціяхъ Радзивиличи, Минскъ и Сновскъ, всего на 14 стойлъ въ дополненіе къ существующимъ на этихъ станціяхъ.

4. Устроены новыя водоснабженія на станціяхъ Калкуны, Сновскъ и Семеновка.

5. Увеличены объемы баковъ посредствомъ наклепки (по вышинѣ) одного листа.

Кромѣ того къ увеличенію средствъ дороги слѣдуетъ отнести замѣну 3-хъ осевыхъ товарныхъ паровозовъ 4-хъ осевыми. До 1 января 1896 г. таковыхъ поступило на дорогу 39 взамѣнъ 3-хъ осевыхъ, назначенныхъ на Сибирскую дорогу.

Къ выдающимся работамъ по Службѣ Тяги за этотъ же періодъ времени слѣдуетъ отнести:

1. Установку автоматическихъ тормазовъ Вестингауза на 46 пассажирскихъ и 2 товарныхъ паровозахъ и на 135 пассажирскихъ вагонахъ.

Два товарные паровоза снабжены автоматическими тормазами для обслуживанія Высочайшихъ поѣздовъ на вѣткѣ близъ ст. Вилейки, соединяющей Либаво-Роменскую съ С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогой, для каковой цѣли товаро-пассажирскіе паровозы Либаво-Роменской дороги оказались слабосильными.

2. Установка указателей скорости поѣздовъ на 33 пассажирскихъ и 13 товарныхъ паровозахъ.

3. Устройство 8 передвижныхъ баковъ для снабженія паровозовъ водою при слѣдованіи Высочайшихъ поѣздовъ.

4. Устройство въ Гомельскихъ мастерскихъ пожарнаго приспособленія высокаго давленія.

5. Устройство вагона динамометра по системѣ инженера Теодоровича, съ указателями скоростей Гаусгелтера, Бойера и Графтіо и указателемъ пути Графтіо.

6. Устройство 8 вагоновъ Врачебной службы, назначенныхъ для циркулированія въ опредѣленные дни по линіи съ врачебнымъ персоналомъ.

7. Увеличеніе средствъ химическо-механической Лабораторіи.

8. Устройство столовой при Гомельскихъ мастерскихъ.

9. Приспособленіе 3200 товарныхъ вагоновъ для подъемной силы въ 750 пудовъ.

10. Приспособленіе товарныхъ вагоновъ:

года постоянно равнымъ 287; съ этого времени, какъ видно изъ кривой № 3, число паровозовъ колеблется въ зависимости отъ состоянія движенія на дорогѣ, достигая своего maximum'a въ зимы 1893 — 94 и 1894—95 годовъ.

5) Уменьшеніе числа вагоновъ (кривая № 7, листъ № 11—Т), бывшихъ въ большомъ ремонтѣ въ 1892—94 годахъ объясняется продленіемъ двухгодичнаго періодическаго осмотра на болѣе продолжительные сроки.

6) Кривыя №№ 11 и 12 указываютъ, что за послѣдніе года, несмотря на возрастаніе пробѣговъ паровозовъ расходы по стоимости ихъ ремонта, на измѣритель, не увеличиваются.

Вышеуказанныя работы по большому ремонту и оборудованію подвижнаго состава производятся въ главныхъ мастерскихъ на станціяхъ Гомель и Либава.

Изъ числа мѣръ принятыхъ для улучшенія быта значительно увеличившагося съ развитіемъ мастерскихъ контингента служащихъ и мастеровыхъ слѣдуетъ указать на устройство въ Гомелѣ обширной каменной бани, вмѣщающей единовременно до 200 человѣкъ и устройство при Гомельскихъ мастерскихъ столовой для мастеровыхъ.

Кромѣ этого при Гомельскихъ и Либавскихъ мастерскихъ въ 1895 году учреждены общественныя потребительскія лавки и ссудо-сберегательныя кассы, дающія возможность служащимъ и рабочимъ пользоваться доброкачественнымъ товаромъ за болѣе дешевую плату и получать, въ случаяхъ необходимости, ссуды за невысокій процентъ.

	1871.	1872.	1873.		1874.		1875.		1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.
	Либавская желѣзная дорога.		Либавская жел. дор.	Ландварово- Роменская жел. дор.	Либавская жел. дор.	Ландварово- Роменская жел. дор.	Либавская жел. дор.	Ландварово- Роменская жел. дор.	Л И Б А В О - Р О М Е Н С К А Я Ж Е Л ѣ З Н А Я Д О Р О Г А																		
А.																											
Длина главнаго пути	294	294	480	455	480	711	480	711	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	1191	
Б.																											
Размѣры Движенія:																											
а) Количество поѣздо-верстъ. . .	85286	517568	626652	530872	802655	2039215	884745	2356716	3094298	4072772	5532216	5069549	4421942	4275004	4838169	5566064	5194992	4933755	4145817	4856311	6135046	5500616	4958027	5670948	4875681	5878910	7053747
б) » паровозо-верстъ . .	139866	604754	850099	1095773	1132335	2912778	1246178	3295735	3296560	5773962	8234912	8357058	6196356	6012407	6730613	7705687	7220455	6708951	5711425	6634119	7805511	7093708	6460307	7363411	6354038	7677492	9113344
в) » вагоно-осе-верстъ .	1845623	10071840	14300121	15593158	23180082	64678257	26573047	87102313	111046883	169673047	239432740	247850586	197325908	208018277	252245448	303619199	284255668	272202033	217578581	272223019	364352798	321013036	288122512	317649564	270418764	326511746	418124800
г) Густота движенія (количество по- ѣздо-верстъ, дѣленное на протя- женіе дороги)	290	1760	1305	1188	1672	2839	1843	3314	2598	3419	4645	4256	3712	3589	4062	4673	4362	4142	3481	4077	5150	4618	4163	4761	4094	4936	5922
В.																											
Размѣры перевозокъ:																											
а) Количество частныхъ пассажи- ровъ, военныхъ чиновъ, рабо- чихъ, переселенцевъ и провод- никовъ	27380	121715	188508	177455	290461	484815	296244	537720	732257	888812	1100611	987130	970674	1060861	1064367	1080642	1114560	1096571	1184867	1097572	1127216	1137015	1085019	1269535	1286690	1348309	1368590
б) Багажа, товаровъ большой ско- рости, частныхъ, военныхъ, слу- жебныхъ и поштучныхъ предме- товъ и животныхъ въ пудахъ .	381760	3185980	6288996	7489850	9271087	25084538	11802955	26686971	38120736	70818586	82006692	91128129	70473263	61190344	72934763	84026188	76617232	75691463	64888453	82166210	109943224	154053963	129368485	109039348	106559476	127518514	157300322
Г.																											
Валовой доходъ.	54646,13	305079,37	505821,19 ^{1/2}	578686,40	673837,74 ^{1/2}	2657628,11	818630,21 ^{1/2}	3059487,47	3928536,52 ^{1/2}	70000561,88	8855670,97	8727961,05	6316134,09	6872153,51	8434754,76	10338484,45	9510840,24	9213281,60	7528002,78	8533729,56	10979397,91	10704806,80	9959685,09	10746795,31	9667697,81	11442452,65	13522205,09
Д.																											
Эксплоатаціонные расходы . . .	124301,44 ^{1/2}	435229,11	525110,48	670561,48	900162,64	2027727,70	1020408,16 ^{1/2}	2476098,73	3414292,74 ^{1/2}	5103840,63	7222538,42	8014869,39	7291654,46	5838256,91	6069422,50	6835505,48	6445181,42	6148100,50	6319912,42	6160042,25	6823251,50	7469916,91	7372800,20	7812256,41	5910474,60	6432427,52	7648134,57
а) Доходъ превышаетъ эксплуата- ціонный расходъ	—	—	—	—	—	629900,41	—	583388,74	514253,78	1896721,25	1633131,85	513091,66	—	1033896,60	2365332,20	3502978,97	3065658,82	3065181,10	1208090,36	2363687,31	4156146,41	3234888,89	2586884,89	2934538,90	3757223,21	5010025,13	5884070,52
б) Расходъ превышаетъ эксплуата- ціонный доходъ	69655,31 ^{1/2}	130149,74	19289,28 ^{1/2}	91875,08	226324,89 ^{1/2}	—	201777,95	—	—	—	—	—	975520,37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—