

НЕГОРЕЛОЕ

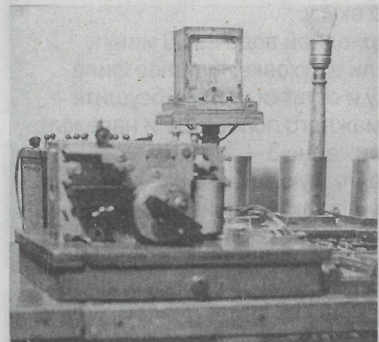
(Продолжение. Начало в №1 за 2022 год)

Строительство железнодорожного полотна от Смоленска до Брест-Литовска по тем временам было впечатляющим проектом. Земляные работы, на которых были заняты десятки тысяч человек, развернулись на всем протяжении 650-километрового отрезка дороги. Уже в начале 1870-х годов ее контуры, четко обозначенные стальными линиями, обрели вполне законченный вид. Негорелое также было вовлечено в этот процесс.

Минские губернские ведомости от 9 мая 1870 года писали: «С 2 мая несколькими тысячами рабочих открыты работы по постройке Брестско-Смоленской железной дороги. Работы идут весьма успешно и, если верить словам некоторых компетентных лиц, служащих на железной дороге, Минск в какой-нибудь год с небольшим соединится железным путем со Смоленском».

Руководил работами на седьмом объекте, к которому относился участок пути от Минска до Негорелого, военный инженер-капитан **Бальц**. Строительство дороги продвигалось довольно быстрыми темпами. Этому в значительной степени способствовало наличие поблизости необходимых строительных материалов. А самое главное – в избытке были дешевые рабочие руки обездоленного крестьянства. Рабочий день начинался с рассветом и продолжался до заката. Часто приходилось трудиться на болотах по колено в воде, в дождь и солнцепек, копая землю или перемещая ее тачкой весом в 15–20 пудов. У рабочих была недоброкачественная пища, жильем служили наспех сооруженные землянки, шалаши, балаганы из досок и глины, в лучшем случае сараи с земляным полом, покрытым прошлогодней соломой или сеном.

Нужно отдать должное умению руководителей Общества



С помощью такого аппарата регулировалось движение первых поездов



Схема размещения путей станции Негорелое



«Ремонтные работы на железной дороге» – картина русского художника **Константина Савицкого** (1844 – 1905)

На рельсах истории В начале большого пути

и правительственных инспекторов организовать согласованную работу на широком фронте. Уже 24 сентября (6 октября) 1871 года на участке Минск – Брест началось сквозное рабочее движение. А в 6 часов вечера в Минск прибыли поезда: один из Смоленска, а второй из Бреста. Открытие дороги для постоянной эксплуатации было назначено на 16 (28) ноября 1871 года.

Минские губернские ведомости писали: «В назначенный день в 11 часов утра открытие совершено в присутствии начальника губернии и приглашенных управляющими дорогою лиц города Минска. Два пассажирских поезда, по окроплении их святою водою, отправились одновременно один в Москву, а другой в Брест при громких и радостных приветствиях...»

Однако начало движения транспорта чуть не сорвала зимняя стихия, разбушевавшаяся в эти дни. Из-за сильной вьюги, вызвавшей заносы пути, поезда застревали в дороге. Из Бреста они не могли пробиться к Минску 4 суток.

Несмотря на определенные трудности, железнодорожный



В таких условиях жили когда-то железнодорожники

транспорт связал экономику Беларуси с всероссийским рынком. Усилились экономические связи со странами Западной Европы. Железнодорожное строительство дало мощный толчок для развития промышленности и торгового земледелия. Основное место среди грузов занимали лес, зерно, продукты животноводства и промышленные товары.

На Московско-Брестской железной дороге пассажирские поезда обслуживались паровозами серии А (завод Шнейдера, Франция); Я, Ю (Англия); О (Коломенского); Е (Невского). Грузовые поезда – серий Б (завод Шнейдера); З, Ж (Шарп-Стюарт); В (Коломенского); П, Р (Невского). Недостаточные мощности вагоностроения в России вынудили осуществлять комплектование первых линий вагонами европейских заводов. Однако они были слабо приспособлены для эксплуатации в суровых зимних условиях России.

Для создания более комфортных условий, с учетом особенностей климата, началось совершенствование пассажирских вагонов. Они получили продольные коридоры с закрытыми тамбурами в торцах и систему парового отопления. В вагонах стали устанавливать более мягкое рессорное подвешивание.

В 1877 году начались работы по укладке второго пути

на участке Смоленск – Брест. Технические условия на строительство этого участка предусматривали возведение труб и опор мостов сразу для двух путей, что значительно облегчало задачу. Укладка продвигалась очень успешно. Осенью 1879 года было открыто правильное двухпутное движение пассажирских и товарных поездов на участке Минск – Барановичи.

На промежуточных станциях двухпутной линии все пути, за исключением главных, были тупиковыми. Сигнальные устройства того времени были примитивными. Для ограждения на крупных станциях применялись семафоры, разрешающим показанием которых считалось крыло, опущенное вертикально вниз или под углом 450 по от-

Для различия по степени удобств вагоны имели разную окраску: 1-го класса – синий, 2-го класса – золотисто-желтый, 3-го класса – зеленый. Обогрев вагонов 1-го и 2-го классов производился сильно нагретыми кирпичами, которые укладывались в железные ящики, устанавливаемые на полу вагонов у ног пассажиров

ношению к мачте. В качестве единственного средства связи, регулирующего движение поездов, служил электромагнитный черноплашущий телеграф на аппаратах Морзе.

Негорелое стало местом строительства железнодорожной станции, что надолго определило главное занятие жителей поселка. Земляное полотно разрабатывалось тысячами рабочих, их единственным инструментом были лопаты и 15-пудовая тачка

Негорелое являлось станцией IV класса, площадь которой составляла 35 квадратных саженей. На ней была установлена паромашина с подачей воды 38,49 куб. саженей в сутки (1 куб. сажень = 9,71 м³), проложен водопровод длиной 330 сажен до реки Перетуть.

Вокзал был построен из дерева. В здании имелись помещения для почты, ламповая, где светильники заправляли керосином, отдельные служебные помещения коменданта, агента службы движения, телеграфиста и, конечно, зал ожидания с круглыми, так называемыми «утермарковскими» печами. Мужская и дамская уборные с «ватерклозетами» были оборудованы каменными выгребами.

В это время станция Негорелое имела 863 погонных саженей путей, 10 стрелок, платформу длиной 10 саженей (крытую – 6 саж.) и пакгауз – 12 квадратных сажен. Все стрелки на станции были ручными, на главных путях они запирались закладками и навесными замками.

Элементами новой реальности для жителей Негорелого стал железный балочный мост системы Шведлера через реку Перетуть. Начальником станции Негорелое в 1884 – 1889 гг. был Филипп Андриянович Карасев

В 1895 году дорога Москва – Брест была выкуплена в казну. Эксплуатационная работа железных дорог строилась поначалу на основании служебных инструкций, разрабатываемых по соответствующим службам. «Правила движения по железным дорогам» были утверждены министром путей сообщения 30 мая 1874 года. В 1885 году был разработан общий Устав железных дорог, регламентирующий их отношения с грузополучателями и грузоотправителями, а в 1898 году введены Правила технической эксплуатации железных дорог.

(В публикации использованы материалы краеведческого исследования начальника железнодорожной станции Негорелое Марины Воронович. Продолжение следует)

Текст:
Виктор УРАНОВ
gazeta_sk@mail.ru

