

НИИ ИСТ

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ОТДЕЛЕНИЕ



БИБЛИОТЕКА  
Съезда жел. дор. 2 группы  
шкаф № 5  
1-я ряд № 908



Варшавская Подполковник

БИБЛИОТЕКА  
Съезда жел. дор. 2 группы  
Очередной № 443  
Книжка № 3



A

M

# ПРИВИСЛЯНСКАЯ

## ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ИНВЕНТАРЬ  
1961  
1000



АНТОНИНА

ПРОБЕЖНО

ПРОБЕЖНО

Проб 1938

ЦЕНТРАЛЬНАЯ  
научно-технич. б-ка  
МПС-СЭСР

ПРОБЕЖНО  
1992 г.

## Привислянская желѣзная дорога.

На основаніи Устава Общества Привислянской желѣзной дороги, Высочайше утвержденнаго 4 Апрѣля 1875 г., начались первоначально работы по Ивангородъ-Луковскому участку. Первое правильное движеніе поѣздовъ послѣдовало по соединительному пути всѣхъ станцій желѣзныхъ дорогъ, прилегающихъ къ Варшавѣ. До-стройка этого соединительнаго пути возложена была также на Общество Привислянской желѣзной дороги.

20-го Ноября 1876 г. правильное движеніе открылось по Ивангородъ-Луковской вѣтви, а 17-го Августа 1877 г. по всему пути отъ Ковеля до Млавы.

Первоначальный акціонерный капиталъ Общества состоялъ изъ 41.500 акцій, по 125 рублей металлическихъ каждая—на сумму 5.187.500 руб. Впослѣдствіи, по предложенію Правительства, Общество перевело акціонерный капиталъ въ кредитную валюту по курсу 127 за 100, такъ что въ настоящее время акціо-  
1\*



нерный капиталъ Общества составляетъ 6.588.125 рублей кредитныхъ.

Облигаціонный капиталъ состоитъ изъ первоначальной суммы 15.562.500 рублей металлическихъ, и послѣ разрѣшеннаго выпуска облигацій на 2.466.198 рублей, всего металлич. рублей 18.028.698.

Концессія, считая ее съ 3-го Іюня 1877 г., дана на 81 годъ (§ 24 Устава).

Дорогѣ дарована Правительствомъ абсолютная гарантія въ размѣрѣ 5% дохода съ капитала и  $\frac{1}{100}$  погашенія на нарицательную стоимость, какъ акцій, такъ и облигацій (§§ 35 и 36 Устава).

Гарантія эта до сего времени уплачивалась полностію, такъ что долгъ Общества Правительству составляетъ:

	Кредитные.	Металлическіе.
за 1877 г.	166.130 р. 55 к.	392.434 р. 37 $\frac{1}{2}$ к.
» 1878 »	335.994 » 38 »	793.687 » 50 »
» 1879 »	335.934 » 38 »	793.687 » 50 »
0% на долгъ		
Правительству	47.041 » 89 »	111.122 » 61 »

Итого долгъ по  
1 Янв. 1880 г. 885.101 р. 20 к. 2.090.931 р. 28 к.

Все протяженіе собственно Привислянской желѣзной дороги составляетъ 507 верстъ, а именно:

	Дѣйствительная длина.	Тарифная длина.
1) Отъ ст. Ковель до ст. Млава	425,6090	430
2) " " Млава до Прусской границы . . . . .	4,1460	
3) " " Ивангородъ до ст. Луковъ . . . . .	56,7800	57

Соединительной и обводной  
вѣтви:

1) Отъ пас. ст. Прага до обвод- ной вѣтви . . . . .	1,1802	2
2) Отъ пассаж. ст. Прага до Вар- шаво-Тереспольской ж. д. .	3,2040	4
3) Отъ товарной ст. Прага до обводной вѣтви. . . . .	1,0404	2
4) Отъ ст. Новый-Дворъ до во- енной станціи у Ново-Двор- скаго укрѣпленія Новогеор- гіевской крѣпости. . . . .	3,2223	4
5) Обводная вѣтвь отъ станціи С.-Петербурга - Варшавской до Варшавско-Вѣнской же- лѣзной дороги. . . . .	11,9000	12

А всего . . . 507,0819 511

Предѣльные уклоны по линіи допущены въ 0,008 и радіусы кривизны въ 300 саж., причемъ количе-



ство уклоновъ и кривыхъ показано въ нижеслѣдую-  
щей таблицѣ:

Уклоны въ 0.008	49.632,36	п. с. крив. 128 с. рад.	10.644,02
„ „ 0.007	11.011,90	„ „ 400 „	5.726,75
„ „ 0.006	20.296,86	„ „ 500 „	17.820,18
„ „ 0.005	16.286,55	„ болѣе 500 „	17.504,56
„ „ 0.004	9.108,56	„ прямыхъ	201.833,44
„ „ 0.003	11.980,57	„ —	—
„ „ 0.002	10.911,70	„ —	—
„ „ 0.001	14.588,42	„ —	—
Горизонтальныхъ . . .	100.752,74	„ —	—

Итого . . . 253.540,66 „ 253.540,66

Наибольшее протяженіе уклона 3,1 верстъ уклонъ въ 0,008

Земляное полотно дороги устроено въ одинъ путь,  
за исключеніемъ участка между Ивангородомъ и Но-  
вогеоргіевскомъ, гдѣ по разливамъ рѣкъ Вкры, На-  
рева, Вѣпржа, Буга и Туріи, а также при всѣхъ мо-  
стовыхъ сооруженіяхъ, земляное полотно устроено на  
два пути и каменные части мостовыхъ сооруженій  
сдѣланы также на два пути.

Ширина земляного полотна для двухъ путей 4,60  
и для одного пути 2,60.

Откосамъ насыпей и выемокъ приданы полотор-  
ные склоны и таковыя укрѣплены дерновыми лента-  
ми съ засыпкою черноземомъ и засѣвкою рожью.

Откосы дамбъ укрѣплены ивнякомъ выше гори-  
зонта водъ на 0,25 саж., а частью замощены кам-  
немъ.

Вдоль насыпей устроены отводныя канавы.

Кромѣ того, при мостахъ чрезъ рѣки Вкра, Вѣпржъ  
и Бугъ устроены направляющія дамбы, а при дамбѣ  
при р. Бугѣ, длиною 660 саж., устроена плотина  
съ шлюзами, запирающая воду, какъ со стороны  
рѣки, такъ и со стороны луга.

Все число искусственныхъ сооруженій по линіи  
слѣдующее:

Чугунныхъ трубъ діаметромъ 0,33	70
„ „ „ 0,50	71
Каменныхъ трубъ отверстія 0,50	1
„ „ „ 1,714 одиночн.	1
„ „ „ 1,714 двойн.	7
Малыхъ мостовъ съ дер.	
балками . . . . . 0,50	107
Дер. мостовъ обвод. дор. от-	
верстіемъ . . . . . 6,35	2
Желѣзн. мостовъ отверстіемъ 1	23
„ „ „ 1 1/2	7
„ „ „ 2	11
„ „ „ 3	6
„ „ „ 4	1
„ „ „ 5	4
„ „ „ 6	5
„ „ „ 8	2
„ „ „ 10	2
„ „ „ 12	4
„ „ „ 15	1
„ „ „ 20	1



Желѣзн. мостовъ отверстіемъ	25	1
Чрезъ р. Турію въ прол. по		
20 с. каждый . . .	40 с.	1
„ р. Вѣпржъ у Трав-		
ника въ 2 пр. по 30		
саж. каждый . . . .	60 с.	1
„ р. Бугъ въ 4 прол.		
по 25 саж. каждый .	75 с.	1
„ р. Вѣпржъ у Иван-		
города въ 5 прол. .	79 с.	1
„ р. Наревъ въ 5 прол.	111 с.	1
„ р. Вислу въ 9 прол.	236,73 с.	1

Итого . . . . 333

Большіе мосты голандской системы съ ѣздою по низу и въ опорахъ мостовъ отверстіемъ свыше 6 саженой заложены минные колодцы.

Конусы при устояхъ вымощены крупнымъ камнемъ.

На 329 верстѣ мостъ отверстіемъ 1 саж., въ Маѣ 1879 г. сильною водою отъ ливня былъ подмытъ и снесенъ и нынѣ замѣненъ новымъ мостомъ отверстіемъ 3 саж.

Кромѣ того, имѣются еще 3 путепровода:

1) Надъ С.-Петербурго-Варшавскою желѣзною дорогою въ 4 прол., всего 14,033 п. с.

2) Надъ Варшавско-Тереспольскою ж. д. въ 2 прол. 14,80 с.; и

3) Надъ Обводною № 2 вѣтвью отверстіемъ 10,06 саж.

Мостъ же черезъ р. Вислу на Обводной вѣтви устроенъ съ ѣздою по верху для желѣзной дороги, а внизу назначалась ѣзда для обыкновенныхъ повозокъ.

На всемъ протяженіи дороги уложенъ 1 путь и держится въ большой исправности.

Балластъ состоитъ изъ чистаго песку, но мелкаго качества и прикрытъ сверху гравистымъ пескомъ, слоемъ въ 0,04, а на 300 верстѣ прикрытъ мергелевымъ щебнемъ въ видѣ опыта. Щебень этотъ, разсыпанный 6 мѣсяцевъ тому назадъ, держится хорошо.

Къ 4 карьерамъ, изъ которыхъ добывается балластъ, и находящихся въ разстояніи отъ 3-хъ до 4-хъ верстъ отъ линіи, проложены рельсовые пути, и при стрѣлкахъ въ карьерные пути имѣются телеграфные посты и особый начальникъ поста изъ телеграфистовъ.

Шпалы на дорогѣ по преимуществу сосновыя, брусковыя, на участкѣ же Отвоцкѣ-Ивангородъ уложено до 15000 дубовыхъ шпаль.

Стоимость шпаль, прежде составлявшая 52 коп. за штуку, нынѣ возрасла до 58 коп.

Перемѣна шпаль производится сплошными участками не менѣе 1 версты, а зарубка шпаль производится станкомъ.

Рельсы стальные вѣсомъ 20 ф. на пог. футъ и уложены со стыкомъ на шпаль. Подъ 24 футовые рельсы уложено нынѣ 10 шпаль, вмѣсто прежде су-



ществовавшихъ девяти. Дополненіе это произведено эксплуатаціею для усиленія сопротивленія рельса.

Шпунты на рельсахъ сдѣланы въ концѣ и для предупрежденія угона забивается въ подкладку пятый костыль заходящій въ крайніе шпунты рельсовъ.

Рельсы при постройкѣ дороги пріобрѣтались съ слѣдующихъ заводовъ:

Уніонъ въ Дортмундѣ. . . . .	736.359 пуд.
Фениксъ. . . . .	313.100 »
Гутты Гофнунгсъ-Гютте. . . . .	313.100 »
Ляюра Гютте . . . . .	293.710 »
Бахумъ . . . . .	435.084 »

Всего . . . . 2.091.356 »

Стрѣлки самодействующія, а крестовины изъ стальныхъ рельсовъ. Нынѣ же заготавливаются крестовины изъ литой стали завода Бахумъ. Главныя стрѣлки снабжены постоянными сигнальными фонарями.

Всѣхъ переѣздовъ на линіи 444 изъ нихъ 407 при сторожевыхъ домахъ, а 37 съ механическими затворами, отдаленными отъ сторожевыхъ домовъ.

Хотя, по объясненію Управленія дороги, въ случаѣ разрыва проволоки, переѣзды затворяются сами своимъ вѣсомъ, но вообще механическіе затворы могутъ привести къ гибельнымъ послѣдствіямъ, оставивъ проѣзжающаго между двумя затворами, и потому желательно было-бы уничтоженіе подобныхъ переѣздовъ или-же устройство при нихъ сторожевыхъ домовъ.

Всѣхъ станцій и полустанцій на дорогѣ 36 и 3 полустанціи не открытыя еще для движенія:

изъ нихъ I класса 1	
II » 2	
III » 9	въ томъ числѣ Варшавско-Привисл. и Вар. Обвод.
IV » 17	
1/2 станцій 7	
Итого . . . .	36

Станціонныя зданія, по преимуществу деревянные двухъ этажныя, за исключеніемъ зданій на ст. Млава и Люблинъ, устроенныхъ изъ камня, а на ст. Ковель и Луковъ Привислянская дорога пользуется станціонными зданіями Югозападной и Варшавско-Тереспольской желѣзныхъ дорогъ.

Станція Луковъ уже значительно увеличена за счетъ Тереспольской при участіи Привислянской желѣзной дороги, станція же Ковель осталась до сего времени не перестроенною.

На станціяхъ: Млава, Прага и Люблинъ устроены крытыя пассажирскія платформы всего протяженіемъ 258,72 саж. а на прочихъ же станціяхъ платформы открытыя, и кромѣ того на большихъ станціяхъ устроены еще промежуточныя платформы, всего длиною 152 пог. саж.

Недостатокъ кладовыхъ при станціяхъ весьма ощутителенъ. Отсутствіе особыхъ помѣщеній для склада освѣтительныхъ матеріаловъ вызвало устрой-



ство ламповой комнаты при пассажирскихъ залахъ. Для храненія же большихъ запасовъ освѣтительныхъ матеріаловъ имѣются особые погреба на станціяхъ.

Такъ какъ станціи деревянные, то естественно неосторожное обращеніе съ освѣтительными матеріалами можетъ произвести пожаръ и уничтожить все зданіе.

Распредѣленіе по станціямъ платформъ какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, а также зданій и кромѣ того, число разѣздныхъ путей, поворотныхъ круговъ и подвижныхъ тележекъ по станціямъ показано въ ниже приложенной вѣдомости.

Въ вѣдомости же этой показаны всѣ данныя по водоснабженію дороги.

Къ сожалѣнію, Подкоммиссія не могла получить точныхъ свѣдѣній о длинѣ разѣздныхъ путей по каждой станціи отдѣльно, а также о числѣ стрѣлокъ и крестовинъ, имѣющихся на станціи, а потому въ вѣдомости этой цифры длины разѣздныхъ путей, а также крестовинъ и стрѣлокъ, приведены огульно.

## ВѢДОМОСТЬ

ПРИВИСЛЯНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



1.	2.	3.	4.	5.	6.
№ по порядку.	Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Разстояніе между станціями.	Число пассажирскихъ зданій на станціяхъ.	Число пассажирскихъ платформъ.
	Отъ Прусской границы до станцій.				
1	Млава . . . . .	II	4.295,00	1	2 ( 116,44 ( 39
2	Конопки . . . . .	IV	14.435,9	1	1 40
3	Цѣхановъ . . . . .	IV	14.393,65	1	1 40
4	Гонсоцинъ . . . . .	IV	17.284,95	1	1 40
5	Насельскъ . . . . .	IV	18.155,85	1	1 40
6	Новогеоргіевскъ . .	IV	14.401,00	1	1 30
7	Новый Дворъ . . .	III	472,50	1	1 60
8	Яблонна . . . . .	IV	13.310,05	1	1 40
9	Прага . . . . .	I	13.167,65	1	1 116
10	Варшава . . . . .	—	377,00	1	2 ( 45 ( 40
11	Ваверъ полуст. . .	—	13.377,00	1	1 40
12	Отвоцкъ . . . . .	IV	14.160,00	1	1 40
13	Целестиновъ полуст.	—	10.350,00	1	1 40

7.	8.	9.	10.		11.	12.	
Число товарныхъ пак-гаузовъ.	Въѣстимость товарныхъ пакгаузовъ кв. саж.	Число товарныхъ платформъ крытыхъ.	Товарныя платформы крытыя.		Число товарныхъ платформъ открытыхъ.	Товарныя платформы открытыя.	
			Длина.	Ширина.		Длина.	Ширина.
2 ( 29,60 ( 16,11	1	80	3,5	1	60	3,5	3,5
—	—	—	—	—	1	15	3,5
1	41,12	1	20	3,5	1	40	3,0
—	—	—	—	—	1	15	3,5
1	44,25	1	20	3,5	1	15	3,5
—	—	—	—	—	—	—	—
1	10,97	1	20	3,5	1	50	3,5
—	—	—	—	—	1	15	3,5
5	783,17	4	160	3,5	2	101,65	3,5
2	120,40	2	40	3,5	—	—	—
1	11,05	—	—	—	1	10	4
1	11,42	1	20	3,5	1	15	3,5
1	11,05	—	—	—	1	10	4



1.	2.	3.	4.	5.	6.
№ по порядку.	Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Разстояніе между станціями.	Число пассажирскихъ зданій на станціяхъ.	Число пассажирскихъ платформъ.
14	Пилява . . . . .	III	14.135,00	1	1
15	Вильга полуст. . .	—	11.150,00	1	1
16	Соболевъ . . . . .	IV	13.311,50	1	1
17	Жичинъ полуст. . .	—	11.450,00	1	1
18	Ивангородъ . . . .	III	8.469,35	1	1
19	Голомбъ полуст. . .	—	11.80,00	1	1
20	Ново-Александрія .	IV	10.79,00	1	1
21	Клементовице полуст.	—	8.250,00	1	1
22	Наленговъ . . . . .	IV	15.00,00	1	1
23	Конопница полуст. .	—	11.00,00	1	1
24	Люблинъ . . . . .	II	10.188,25	1	1
25	Минковице . . . . .	IV	13.450,00	1	1
26	Травники . . . . .	III	19.46,05	1	1
27	Реіовець . . . . .	IV	16.300,00	1	1
28	Холмъ . . . . .	III	18.235,60	1	1
29	Дорогужъ . . . . .	IV	19.185,00	1	1



7.	8.	9.	10.		11.	12.	
Число товарныхъ пак-гаузовъ.	Вмѣстимость товар-ныхъ пакгаузовъ кв. саж.	Число товарныхъ платформъ крытыхъ.	Товарныя платформы крытыя.		Число товарныхъ плат-формъ открытыхъ.	Товарныя платформы открытыя.	
			Длина.	Ширина.		Длина.	Ширина.
1	28,23	1	20	3,5	1	50	3,5
1	11,05	—	—	—	1	10	4
—	—	—	—	—	1	15	3,5
1	11,05	—	—	—	1	10	4
—	—	1	20	3,5	1	51	3,5
1	11,05	—	—	—	1	10	4
1	26,50	1	20	3,5	1	15	3,5
1	11,05	—	—	—	1	10	4
—	—	—	—	—	1	15	3,5
1	20,8	—	—	—	1	15	3,5
1	44,10	1	43,5	3,5	1	42,10	3,5
—	—	—	—	—	1	15	3,5
1	28,23	1	20	3,5	1	50	3,5
1	34,85	—	—	—	1	15	3,5
1	26,50	1	20	3,5	1	50	3,5
—	—	—	—	—	1	15	3,5



№.№ по порядку.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.		11.	12.	
	Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Разстояніе между станціями.	Число пассажирскихъ зданій на станціяхъ.	Число пассажирскихъ платформъ.	Длина пассажирскихъ платформъ.	Число товарныхъ пак-гаузовъ.	Вмѣстимость товар-ныхъ пакгаузовъ кв. саж.	Число товарныхъ платформъ крытыхъ.	Товарныя платформы крытыя.		Число товарныхъ плат-формъ открытыхъ.	Товарныя платформы открытыя.	
										Длина.	Ширина.		Длина.	Ширина.
30	Любомль . . . . .	IV	17.444,30	1	1	35	—	—	1	20	3,5	1	15	3,5
31	Маціовъ . . . . .	IV	21.150,00	1	1	35	—	—	—	—	—	1	15	3,5
32	Ковель . . . . .	III	24.227,00	—	—	—	1	28,75	1	30	3,5	2 (	15 50	3,5 2,0
<b>Луковская вѣтвь.</b>														
Отъ Ивангорода до станцій:														
33	Леопольдовъ . . . .	IV	17.70,00	1	1	35	—	—	1	15	3,5	1	20	3,5
34	Крживда . . . . .	IV	18.300,00	1	1	35	—	—	1	15	3,5	1	20	3,5
35	Луковъ Привислян. .	III	17.140,00	—	1	59	—	—	1	20	3,5	1	50	3,5
36	Луковъ Тереспольскій	—	3.380,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Варшава Обводная (товарная)	—	—	—	—	—	2	556	1	60	3,5	—	—	—
	Итого . .	—	—	33	36	—	29	—	23	—	—	35	—	—



13		14	15	16	17	18	19	20	21	22
№ по порядку.	Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Число жилыхъ до- мовъ.	Длина развѣдныхъ путей верстъ.	Число стрѣлокъ.	Число крестовинъ.	Число поворотныхъ круговъ.	Число подвижныхъ тележекъ.	Число паровозныхъ зданій.	Количество стойлъ.
	Отъ прусской гра- ницы до станцій.									
1	Млава . . . . .	II	2				1	—	1	6
2	Конопки . . . . .	IV	1				—	—	—	—
3	Цѣхановъ . . . . .	IV	1				—	—	—	—
4	Гонсоцинъ . . . . .	IV	1				—	—	—	—
5	Насельскъ . . . . .	IV	1				—	—	—	—
6	Новогеоргіевскъ . .	IV	1				—	—	—	—
7	Новый Дворъ . .	III	1		4 1 9	4 2 5	1	—	1	1
8	Яблонна . . . . .	IV	1				—	—	—	—
9	Прага . . . . .	I	4	1 0 5 . 3 0			2	2	3	23
10	Варшава . . . . .	—	2				—	—	—	—
11	Ваверъ полуст. . .	—	1				—	—	—	—
12	Отвоцкъ . . . . .	IV	1				—	—	—	—
13	Целестиновъ полуст.	—	1				—	—	—	—

23	24	25	26	27	28
Источникъ водоснабженія.	Длина водопроводовъ.	Сила подъемной машины.	Обиліе источника.	Объемъ воды, поднимаемой машиною въ часъ времени.	Расходъ воды въ сутки.
Колодезь питающій ручьемъ.	703,71	6	24,0	1,6	4,95
Колодезь.	111,3	4	19,0	1,5	0,70
р. Лыдынь.	947,75	4	При качаніи горизонтъ не понижается.	1,1	2,68
Колодезь.	396,5	4	14,2	1,25	1,63
р. Синица	461,0	4	При качаніи горизонтъ не понижается.	1,25	3,14
Колодезь вблизи р. Наревы.	11,0	4	14,88	1,5	1,28
То же.	421,65	4	18,88	1,5	3,79
Колодезь.	111,36	4	17,0	1,5	0,93
Прага.	1325,5	4 и 6	30,5	1,5 и 2,0	16,5
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
р. Свидеръ.	1114,25	4	При качаніи горизонтъ не понижается.	1,1	8,39
—	—	—	—	—	—



13		14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28				
№ по порядку.	Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Число жилыхъ до- мовъ.	Длина развѣздныхъ путей верстъ.	Число стрѣлокъ.	Число крестовинъ.	Число поворотныхъ круговъ.	Число подвижныхъ тележекъ.	Число паровозныхъ зданій.	Количество стойлъ.	Источникъ водоснаб- женія.	Длина водопроводовъ.	Сила подъемной ма- шины.	Обиліе петочника.	Объемъ воды, под- нимаемой машиною въ часъ времени.	Расходъ воды въ сутки				
14	Пилява . . . . .	III	1	1 0 5 . 3 0	4 1 9 4 2 5		—	—	—	—	Колодезь.	111,6	4	6,0	1,25	1,98				
15	Вильга полуст. . .	—	1								р. Вильга.	205,4	4	{ при качаніи гори- зонтъ не понижается.	1,92	2,27				
16	Соболевъ . . . . .	IV	1								Колодезь.	121,35	4		13,35	1,0	4,43			
17	Жичинъ полуст. . .	—	1								—	—	—	—	—	—				
18	Ивангородъ . . . . .	III	2								1	—	1	2	Колодезь.	201,5	4	24,0	1,5	10,32
19	Голомбъ полуст. . .	—	1								—	—	—	—	—	—				
20	Ново-Александрія .	IV	1								—	—	—	—	р. Куревка.	947,0	10	{ при качаніи гори- зонтъ не понижается.	2,85	6,18
21	Клементовице полуст.	—	1								Большой прудъ.	609,9	10	3,0	2,33					
22	Наленговъ . . . . .	IV	1								—	—	—	—	Колодезь питающій ручьемъ.	353,0	4	22,0	1,2	2,4
23	Конопница полуст. .	—	1								—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Люблинъ . . . . .	II	3	1	—	1	12	р. Чернѣвка.	659,5	6	{ при качаніи гори- зонтъ не пони- жается.	1,75	8,16							
25	Минковице . . . . .	IV	1	—	—	—	—	р. Минковка.	408,5	4		1,2	2,8							
26	Травники . . . . .	III	1	—	—	—	—	р. Вѣпржъ.	391,0	4		1,2	4,26							
27	Реіовець . . . . .	IV	1	—	—	—	—	Колодезь соединенный съ большимъ ключомъ.	369,0	4	24,0	1,36	2,85							
28	Холмъ . . . . .	III	1	1	—	1	1	Колодезь р. Ухорки.	675,0	4	17,7	1,2	3,14							
29	Дорогужъ . . . . .	IV	1	—	—	—	—	Колодезь соединенный съ большимъ ключомъ.	385,0	4	18,7	1,25	4,66							



[illegible]

23	24	25	26	27	28
Источник водоснаб- женія.	Длина водопроводовъ.	Сила подъемной ма- шины.	Обиліе песточника.	Объемъ воды, под- нимаемой машиною въ часъ времени.	Расходъ воды въ сутки
Колодезь.	165,5	4	13,9	1,31	3,55
Колодезь.	403,0	4	17,0	1,25	1,86
На ст. Ковель водосна- бжающая машина	бженіе общее с находится въ	Юго-западны вѣдѣніи Общес	ми жел. дорогами и тва этихъ дорогъ.	—	—
Колодезь.	177,1	4	9,5	1,65	0,58
Колодезь соединен- ный съ р. Рудкою.	569,6	4	20,0	1,6	0,99
Колодезь соединен- ный съ р. Брзной накрытою канавою.	721,8	4	15,0	1,5	1,22
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—



Изъ вѣдомости этой усматривается также размѣщеніе паровозныхъ зданій и число стойлъ въ нихъ, причемъ оказывается, что въ настоящее время для помѣщенія паровозовъ имѣются паровозныя зданія.

Въ Млавѣ на	6 паровозовъ.
» Новомъ-Дворѣ на	1 »
» Прагѣ на	20 »
а кромѣ того на	2 узкоколейн. паровоза.
въ Луковѣ »	1 паровозъ.
» Ивангородѣ »	2 паровоза.
» Люблинѣ »	12 «
» Холмѣ »	1 »
» Любомлѣ »	1 »
» Ковелѣ »	6 »

Всего . . 52 стойлъ.

изъ которыхъ 2 для узкокол. паров.

Изъ числа этихъ стойлъ можно считать дѣйствующими для ширококолейныхъ паровозовъ только 46, такъ какъ вообще паровозныя зданія на 1 стойло не должны входить въ расчетъ помѣщенія для паровозовъ, какъ занимаемая временно.

Вообще типъ паровознаго зданія на одинъ паровозъ весьма непрактиченъ.

Стоимость стойла значительно превосходитъ общую разцѣнку паровознаго стойла и если уже встрѣчается необходимость въ устройствѣ паровознаго зданія на 1 паровозъ, то предпочтительнѣе было-бы соединить паровозное зданіе съ водоемнымъ зданіемъ въ одно общее.

Мастерскія устроены въ Прагѣ для починки всего подвижнаго состава, и кромѣ того въ Ковелѣ имѣются еще мастерскія, устроенныя въ части паровознаго зданія, для починки вагоновъ, такъ какъ на этой станціи происходитъ пріемъ и передача подвижнаго состава другихъ желѣзныхъ дорогъ, а въ Люблинѣ производится ремонтъ паровозовъ.

Число станковъ въ мастерскихъ по станціямъ слѣдующее:

№	Наименованіе предметовъ.	Количество.
Главные мастерскія.		
1	Аппараты для пробы дымогарныхъ трубъ . . . .	2
2	Воздухопроводъ въ кузницу съ 12 кранами . . .	1
3	Ванна желѣзная для завалки рессоръ . . . . .	1
4	Ванны чугуныя для точильныхъ камней діам. 1220 <sup>m</sup>   <sup>m</sup>	2
5	» » » » » 950 <sup>m</sup>   <sup>m</sup>	2



№	Наименованіе предметовъ.	Количе- ство.
Депо и Мастерская Ковель.		
62	Воздухопроводъ въ кузницу съ 4 кранами. . . .	1
63	Вентиляторъ для кузнечныхъ горновъ . . . . .	1
64	Доски правильныя. . . . .	2
65	Машина паровая вертикальная въ 10 силъ. . . .	1
66	Механизмы передаточныя . . . . . klgr	1050
67	Станокъ токарный съ суппортомъ съ устройствомъ для наѣзки винтовъ . . . . .	1
68	Станокъ строгальный . . . . .	1
69	» сверлильный свободно-стоящій. . . . .	1

№	Наименованіе предметовъ.	Количе- ство.
Депо Люблинъ.		
70	Козлы для подъема паровозовъ. . . . .	4
71	» » » вагоновъ . . . . .	4
72	Станокъ токарный съ устройствомъ для наѣзки винтовъ	1
73	» сверлильный. . . . .	1

Въ день осмотра желѣзной дороги находилось въ мастерскихъ, кромѣ главныхъ — слѣдующее количество подвижнаго состава:

Въ Люблинѣ 2 паровоза, причѣмъ одинъ ожидалъ ремонта за неимѣніемъ дамкратовъ Беккера.

Въ Ковелѣ 63 вагона, изъ нихъ: 52 въ большомъ ремонтѣ а 11 въ маломъ.

Водоснабженіе дороги, какъ усматривается изъ вышеприведенной вѣдомости, производится, большою



частью, изъ естественныхъ источниковъ помощью паровыхъ насосовъ.

При этомъ на станціяхъ: Млава, Прага и Люблинъ водоемныя зданія помѣщены въ пристройкахъ къ паровознымъ сараямъ съ двойными баками.

На ст. Ковель устроено отдѣльное водоемное зданіе на 2 бака и на прочихъ станціяхъ устроено 23 отдѣльныхъ водоемныя зданія, каждое на 1 танокъ.

Танки т. е. баки вмѣстимостью 1508 куб. футъ т. е. 4,394 куб. саж.

Отдѣльныя водоподъемныя зданія устроены лишь на 17 станціяхъ, на прочихъ же станціяхъ, гдѣ источникъ питанія водою находится на самой станціи, водоподъемныя машины помѣщены въ водоемныхъ зданіяхъ.

Всѣхъ жилыхъ зданій на станціяхъ 45, площадью 1954,53 кв. саж. въ томъ числѣ 25 одноэтажныхъ и 10 двухъэтажныхъ. Кромѣ того въ станціонныхъ зданіяхъ имѣются также жилыя помѣщенія, независимо отъ пассажирскихъ—общеою сложностью 1403,08 кв. саж., такъ что всего жилыхъ помѣщеній имѣется 3357,56 кв. саж., что крайне недостаточно.

Кромѣ зеленыхъ и красныхъ дисковъ, устроенныхъ на линіи, установлены на Ст. Прага тройные семафоры. Другихъ-же сигналовъ по линіи не имѣется. На соединительной же вѣтви съ Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою введены оптическіе сигналы и электрическіе звонки.

Къ сторожевымъ домамъ по линіи проведена теле-

графная проволока, но аппаратовъ не установлено и въ случаѣ необходимости, устанавливается аппаратъ съ поѣзда, каковой имѣется во всякомъ пассажирскомъ поѣздѣ.

При станціяхъ разведены сады и подъѣздыя дороги, въ предѣлахъ отчужденія, въ хорошемъ состояніи. За предѣлами отчужденія, въ большей части станцій подъѣздныхъ дорогъ не имѣется.

Особенно ощутительно отсутствіи подъѣздныхъ дорогъ на станціяхъ: Пилява и Новый Дворъ.

На ст. Пилява, въ  $4\frac{1}{2}$  верстахъ отъ станціи, имѣется стеклянный заводъ Гордличка, и крестьяне собственники не позволяютъ устроить дороги на ихъ земляхъ.

Отъ ст. Новый Дворъ до города того-же имени дороги не устроены и сообщеніе производится по резерву, причемъ весною, вслѣдствіе разлива Нарева, прерывается всякое сообщеніе съ городомъ.

Подъемныхъ крановъ и вѣсовыхъ помостовъ мало; первые имѣются на станціяхъ: Млава, Прага и Ново-георгіевскъ и вѣсовые помосты на станціяхъ: Млава, Прага и Ковель.

Необходимо устроить краны и помосты на станціяхъ Люблинъ, Варшава и Реіовець.

Кромѣ вышеописанныхъ станцій, въ 1878 году устроена станція Варшава—Закрочимская. Станція эта, устроенная на соединительной вѣтви съ Варшавско-Вѣнскою ж. д., заслуживаетъ особеннаго вниманія.

При постройкѣ желѣзной дороги, Военное Вѣдомство ходатайствовало объ устройствѣ платформы для



посадки войск и пассажировъ близъ Александровской Цитадели. Пользуясь этимъ ходатайствомъ, Привислянская желѣзная дорога устроила сперва платформу со зданіемъ, затѣмъ устроила разѣздные пути, и нынѣ устроены товарные платформы, пакгаузы и проектировано серьезное развитіе станціи,—и уже всѣ пассажирскіе поѣзда между Млавою и Ковелемъ заходятъ на станцію Закречимскую и многіе товары назначаемые въ Варшаву, выгружаются на этой станціи.

Всѣ эти устройства произведены Привислянскою желѣзною дорогою не на главномъ пути дороги а на обводной вѣтви—за рѣкою Вислою, устроенной Правительствомъ съ цѣлью непосредственнаго соединенія С.-Петербурго-Варшавской и Тереспольской желѣзныхъ дорогъ съ дорогами Варшавско-Вѣнской, Бромбергской и заграничными.

При постройкѣ означенной обводной вѣтви, было проектировано, чтобы узкоколейные пути доходили до ст. Прага С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, а ширококолейные до станціи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги. Съ этою цѣлью на мосту на р. Вислѣ уложены 2 пути—ширококолейный и узкоколейный, но входящіе одинъ въ другой.

Такъ какъ ширина полотна моста и разстояніе между фермами позволяетъ укладку отдѣльно 2-хъ путей и укладка эта потребуетъ лишь усиленія фермъ, то въ настоящее время вырабатывается проектъ измѣненія укладки путей на мосту.

При этомъ полагается отклоненіе откосовъ и внутреннихъ связей въ части моста, назначенной для

проѣзда обыкновенныхъ экипажей, съ цѣлью дать возможность фургонамъ проходить по мосту.

Станція Закречимская, устроенная близъ Цитадели, состоитъ изъ деревянныхъ построекъ безъ фундамента, такъ какъ, находясь въ предѣлахъ обстрѣливанія, должна быть на основаніи Военныхъ постановленій снесена при первой необходимости. Въ дѣйствительности же настоящимъ устройствомъ Закречимской станціи, совершенно измѣнено назначеніе Обводной вѣтви и самый сносъ станціи дѣлается почти невозможнымъ, такъ какъ;

во 1-хъ, всѣ поѣзды Привислянской желѣзной дороги, заходя на станцію Закречимскую и занимая графикъ, ослабляютъ движеніе поѣздовъ по соединительной вѣтви.

во 2-хъ, развитіе складовъ и выгрузка товаровъ на Закречимской станціи вынудить, при необходимости снесенія станціи—уничтоженіе сложенныхъ товаровъ, такъ какъ перевозка ихъ на другое мѣсто будетъ невозможна.

При ст. Млава имѣется Таможня, устроенная на строительный Капиталъ Общества.

Подвижной составъ на жел. дор. состоитъ:

1) изъ 114 паровозовъ  
въ томъ числѣ: 2 узкоколейныхъ Завода Хемницкаго.  
Пассажирскихъ 2 ширококолейн. » Зигля.



Пассажирскихъ 24 ширококолейн.	Завода Борзига.
Товарныхъ. . . 25	» Зигля.
» 11	» Борзига.
» 50	Коломенскаго Зав.

Вагоновъ пассажирскихъ 130

Изъ нихъ: салонный . . . 1

« » I класса . . . 3

» » I и II класса 17

» » II класса . . 22

» » III классаа . 70

» » арестантск. . 3

» » багажныхъ . 14

Всѣ эти вагоны завода Русско-Балтійскаго. Кромѣ того имѣется на дорогѣ 4 почтовыхъ вагона, изготовленныхъ Ковровскими Мастерскими Нижегородской желѣзной дороги.

Вагоновъ товарныхъ . . . . . 1700

Изъ нихъ крытыхъ:

Русско-Балтійскаго завода. . . . . 274

Лильпопъ и Рау . . . . . 802

Бельгійскаго завода Эврара . . . . . 164

Для перевозки скота—завода Лильпопа

и Рау . . . . . 60

Платформъ завода Лильпопа и Рау. . 300

Русско-Балтійскаго завода. . . . . 100

Открытая для движенія 17 Августа 1877 года, дорога, по своему устройству раздѣляется на 5 главныхъ участковъ:

- 1) Отъ Млавы до Варшавы. . . . . 112,6
- 2) Отъ Варшавы до Люблина. . . . . 163
- 3) Отъ Люблина до Ковеля. . . . . 150
- 4) Отъ Ивангорода до Лукова. . . . . 57
- 5) Соединительная т. е. Обводная вѣтвь 11,9

Разстояніе между станціями на первомъ участкѣ не превосходятъ 18,5 верстъ.

На второмъ участкѣ наибольшее разстояніе между станціями 14,5 верстъ.

На третьемъ участкѣ станціи удалены одна отъ другой на 25 верстъ, а на участкѣ Луковской вѣтви разстояніе между станціями 18,5 верстъ.

Сообразное сему возможное теоретическое условіе движенія по этимъ участкамъ представляется:

на 1 участкѣ. 9 поѣздовъ.

» 2 » 11 »

» 3 » 8 »

» 4 » 9 »

на соедин. вѣтв. 20 »

Но въ дѣйствительности, принимая въ соображеніе наличное количество подвижнаго состава, водоснабженіе и ихъ высшій практическій предѣлъ, число поѣздовъ, возможное при настоящемъ положеніи дороги опредѣляется:

для 1 участка 9 поѣздовъ.

» 2 » 10 »

» 3 » 7 »

» 4 » 8 »

При этомъ числѣ поѣздовъ не достигнутыхъ еще на практикѣ, является во всякомъ случаѣ необходимымъ:



1) Устроить самостоятельное водоснабженіе на станціи Ковель, такъ какъ Привислянская дорога пользуется водою Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Устроить стойла для паровозовъ, такъ какъ при настоящемъ количествѣ паровозовъ 112 ширококолейныхъ и 2 узкоколейныхъ имѣется 52 стойла.

Увеличеніе числа стойлъ необходимо на слѣдующихъ станціяхъ:

Млава . . . . .	3 стойла.
Прага. . . . .	12 »
Люблинъ . . . . .	6 »
Ковель. . . . .	6 »
Ивангородъ. . . . .	3 »

3) Расширить мастерскія на 1800 квадратныхъ саженой въ Прагѣ, Ковелѣ и Люблинѣ и оборудовать ихъ.

4) Устроить эксплуатаціонные магазины на станціяхъ Млава, Прага, Люблинъ, Ковель и Ивангородъ.

Крайне необходимо увеличеніе помѣщеній на станціяхъ, для чего необходимо устроить жилые дома, особенно на станціи Новогеоргіевскъ, гдѣ служащіе, даже стрѣлочники живутъ въ городѣ Новый-Дворъ, отдаленномъ отъ станціи на 4 версты.

Къ увеличенію числа жилыхъ помѣщеній могла бы послужить мѣра передачи буфетовъ на небольшихъ станціяхъ семейнымъ служащимъ, такъ какъ на станціи, на примѣръ, Новогеоргіевскъ буфетъ занимаетъ комнату и кухню, платя аренды лишь 60 руб. въ годъ,

тогда какъ служащій, помѣстившійся въ помѣщеніи буфетчика, приносилъ-бы экономію дорогъ, сокращая расходъ на квартирное довольствіе и могъ-бы свободно предоставить семейству своему содержать приличный буфетъ, подѣ страхомъ въ случаѣ дурнаго содержанія буфета лишиться и мѣста на желѣзной дорогѣ.

Кромѣ того—для успѣшной перевозки каменнаго угля на Русскія желѣзныя дороги необходимо:

при предположеніи перегрузки угля близъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги или вообще на лѣвомъ берегу рѣки Вислы устроить эстакаду для удобной и быстрой перегрузки угля и во всякомъ случаѣ уложить 2 самостоятельные пути на мосту чрезъ рѣку Вислу, при чемъ естественно является желательнымъ устройство двухъ ширококолейныхъ путей и развитіе Закречимской станціи, такъ какъ тогда она могла-бы исполнять роль центральной станціи для города Варшавы.

Ежели-бы мѣсто для Закречимской станціи было признано неудобнымъ въ военномъ отношеніи и не представилось бы возможности вынести фортъ за станцію, то отнесеніе нынѣ существующей станціи ближе къ городу не представило-бы затрудненій и значительно подняло-бы какъ промышленность города Варшавы, такъ и облегчило-бы введеніе прямаго передвиженія пассажировъ между дорогами С.-Петербургско-Варшавской, Тереспольской, Привислянской и Варшавско-Вѣнской.

Вмѣстѣ съ тѣмъ значительно облегчился-бы вопросъ объ устройствѣ въ Варшавѣ таможни для При-



вислянской желѣзной дороги, такъ какъ отсутствіе ея и необходимость вслѣдствіе того очищать пошлину въ Млавѣ—отнимаетъ грузъ отъ Привислянской желѣзной дороги, направляя его чрезъ Александровъ.

Во всякомъ случаѣ, какъ-бы не былъ разрѣшенъ вопросъ о Закречимской станціи—устройство отдѣленія таможи при ней составляетъ неотложную необходимость, въ противномъ случаѣ вѣтвь Варшава-Млава, не только не будетъ развиваться, но рискуетъ совершенно быть оставленною.

Всѣ Варшавскіе купцы, ведущіе торговлю съ Данцигомъ, и наоборотъ Данцигскіе купцы ведущіе торговлю съ Варшавой умоляли Варшавскую Подкоммиссію объ исходатайствованіи имъ отдѣленія таможи при Варшавской станціи Привислянской желѣзной дороги, такъ какъ нынѣ они находятся въ рукахъ Коммиссіонеровъ, живущихъ въ Млавѣ, которымъ они по неволѣ обязаны поручать очистку пошлинъ на проходящій товаръ. Не говоря о расходахъ на этихъ коммиссіонеровъ, дѣло ими ведется небрежно и часто недобросовѣстно, товары задерживаются, при распаковкѣ и упаковкѣ портятся, такъ, что многіе, какъ выше сказано, предпочитаютъ направлять свои грузы на Александровъ, Варшавско - Бромбергской желѣзной дороги, хотя путь этотъ на 120 верстъ длиннѣе.

Безъ устройства этого отдѣленія таможи, транзитное движеніе по Привислянской желѣзной дорогѣ не только не разовьется, но можно опасаться противнаго. Между тѣмъ дорога какъ построенная болѣе

съ военною цѣлью, лишена направленія экономическаго и примыкаетъ южнымъ концомъ къ югозападнымъ дорогамъ, въ Ковелѣ, находящимся всѣ въ однихъ рукахъ. Этой послѣдней группой искусственно отнимаются грузы у Привислянской дороги, которыя могли бы идти прямо въ Варшаву и даже въ Данцигъ, не направляясь въ первомъ случаѣ на Брестъ, а въ послѣднемъ на Кенигсбергъ. Въ Ковелѣ, гдѣ Привислянская дорога соединяется съ Брестъ-Кіевскою линіей, и гдѣ первая не имѣетъ своей пассажирской станціи, товаръ приходящій по Юго-западной дорогѣ передается на Привислянскую на лошадяхъ, такъ какъ товарная станція послѣдней не находится въ прямомъ сообщеніи съ станціей Ковель Юго-Западныхъ дорогъ.

Съ образованія группы югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ передача товаровъ прямаго сообщенія Привислянской желѣзной дороги съ Кіево-Брестской сдѣлалась почти ничтожною. Средній обмѣнъ вагоновъ въ сутки между этими дорогами былъ 32,6 вагоновъ, а въ единичныхъ случаяхъ доходилъ до 85, нынѣ средній обмѣнъ вагоновъ 17,7 вагоновъ и въ единичныхъ случаяхъ не превосходитъ 36 вагоновъ въ день.

Согласно § 13 Высочайше утвержденнаго Устава, Привислянская дорога обязана заключить конвенціи прямаго сообщенія съ примыкающими къ ней линіями, что ею и исполнено, за исключеніемъ С.-Петербургско-Варшавской дороги, съ которой до сихъ поръ соглашенія не состоялось. Изъ переговоровъ и переписки



бывшей между этими двумя дорогами—оказывается, что Привислянская желѣзная дорога не нашла возможнымъ принять условія, постановленныя ей Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; условія эти слѣдующія:

1) Установленіе платы въ пользу Главнаго Общества съ cadaго пассажирскаго передаточнаго поѣзда, приходящаго на Варшавскую станцію и отходящаго съ оной по 1 р. 40 к. и съ cadaго товарнаго поѣзда по 1 р. 25 к.

Привислянская дорога возражаетъ, что по справедливости слѣдуетъ дѣлить между обѣими дорогами сборъ съ пассажировъ или товаровъ пропорціонально пройденному разстоянію передаточнымъ поѣздомъ по путямъ cadaго изъ Обществъ.

2) Установленіе платы за перегрузку товаровъ (сдаваемыхъ съ одной дороги на другую) производимую на Варшавской станціи средствами Главнаго Общества въ размѣрѣ  $1\frac{1}{2}$  к. сер. которую Главное Общество хочетъ взимать въ свою пользу изъ общей платы за нагрузку и выгрузку, взимаемую съ товаро-хозяина.

Привислянская дорога возражаетъ, что плату за перегрузку слѣдуетъ рассчитывать по дѣйствительной стоимости, не превосходящей, какъ это доказано опытомъ  $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда, остатокъ же отъ взимаемой съ товаро-хозяевъ общей платы за нагрузку и выгрузку дѣлить между обѣими дорогами по правиламъ конвенцій 3-й группы.

Требованія извѣстнаго порядка, по которому книги и документы для прямаго сообщенія должны быть ведены станціями по правиламъ и формамъ установленнымъ на каждой дорогѣ.—Привислянская дорога возражаетъ, что принятіе Главнымъ же Обществомъ, для прямаго между обѣими дорогами сообщенія, условій перевозокъ и товарныхъ и багажныхъ документовъ, установленныхъ конвенціею дорогъ 3-й группы неминуемо влечетъ за собою примѣненіе правилъ той-же конвенціи къ книгамъ и документамъ введеннымъ станціями по прямому сообщенію.

Недоразумѣнія эти и до сихъ поръ не устранены и столь желательнаго прямаго сообщенія между двумя прилегающими дорогами не существуетъ, товары же между двумя станціями, находящимися въ одномъ городѣ и соединенными рельсовымъ путемъ перевозятся на лошадяхъ.

Много бы способствовало къ увеличенію доходности Привислянской желѣзной дороги введеніе правильного прямаго сообщенія съ Кіево-Брестской и Петербурго-Варшавской а равно и проложеніе рельсоваго пути отъ ст. Холмъ къ Австрійской границѣ. Постройка этого послѣдняго пути казалась бы тѣмъ болѣе возможно, что помѣщики южной и самой богатой части Люблинской губерніи ходатайствуютъ о сооруженіи этой, линіи не прося правительственной гарантіи.

Общее состояніе Привислянской дороги, открывшей свое движеніе съ 7 Августа 1877 г. можно при-



знать удовлетворительнымъ, крупныхъ жалобъ и заявленій Подкомисіи представлено не было и главные недостатки ея скорѣе можно отнести къ невольному устройству ея, но видимо Управленіе принимаетъ мѣры къ устраненію этихъ недостатковъ.

По товарному движенію главнѣйшія жалобы состояли въ слѣдующемъ:

1) На отправляемый товаръ съ большой скоростію не принимаются наложенные платежи, товаръ этотъ принимается только за два часа до отхода поѣзда, между тѣмъ какъ, въ особенности въ городахъ есть нужныя срѣшныя посылки, а пассажирскихъ поѣздовъ мало и опоздавшій долженъ ждать почти сутки до возможности отправить свои вещи.

2) Взысканіе лежалого съ минуты уплаты фрахта, хотя-бы подводы за полученіемъ груза прошли и до истеченія 48 часовъ со времени прихода груза на станцію.

3) Недостатокъ пакгаузовъ и дурно устроенныя платформы, на которыхъ товаръ мокнетъ отъ дождей.

4) Несвоевременная доставка товара и совершенная неизвѣстность получателя — когда онъ прибылъ. При справкахъ въ товарной станціи о прибытіи товара агенты часто на обумъ говорятъ что его нѣтъ, а потомъ оказывается что онъ пришелъ и взыскивается лежалое. Товарополучатели просили—чтобы списокъ полученныхъ товаровъ вывѣшивался, или

накладывался-бы штемпель съ числомъ на предъявленную квитанцію если товаръ не прибылъ.

5) Высокая плата за нагрузку и выгрузку товара. Эта плата особенно увеличивается, если товаръ идетъ чрезъ Млавскую границу, гдѣ на таможенѣ опять за досмотръ, перегрузку въ узкоколейные вагоны и перевѣшивание товара берутся значительныя поборы, а именно по одной копѣйкѣ съ пуда въ пользу таможенной артели.

Управляющій заводомъ Лильпопа и Рау, заявилъ, что получая изъ заграницы до 3.000 вагоновъ чугуна, которые перевѣшиваются на децимальныхъ вѣсахъ, артель беретъ по 1 коп. съ пуда, что составляетъ расходъ въ пользу артели по 6 руб. съ вагона—или 18.000 рублей, между тѣмъ какъ сама артель, не занимаясь перегрузкой громоздскаго товара, нанимаетъ рабочихъ по 1 руб. 60 коп. съ вагона и и потому получаетъ чистаго барыша по 4 р. 40 к., тоже самое происходитъ и съ другими товарами.

Въ Люблинѣ есть желѣзнодорожное техническое училище — состоящее изъ трехъ классовъ — одинъ пригготовительный и два спеціальныхъ; при спеціальныхъ классахъ малыя мастерскія: столярная и слесарная, при послѣдней 2 кузницы. Всѣхъ учениковъ 105, въ пригготовительномъ 45—въ первомъ спеціальномъ 42, во второмъ спеціальномъ 18 мальчиковъ. По вѣроисповѣданію: католиковъ 99, лютеранъ 5, еврей 1. Изъ нихъ 11 дѣтей служащихъ на желѣзной дорогѣ—30 чиновниковъ—20 землевладѣльцевъ—9 ремесленниковъ и 35 прочихъ званій.



Въ приготовительномъ классѣ, въ присутствіи Коммисіи, ученики писали по русски подъ диктовку, объясняли первоначальныя правила грамматическія и говорили наизусть стихи лучшихъ нашихъ поэтовъ Лермонтова, Пушкина и и др.; изъ Закона Божія отвѣчали менѣе удовлетворительно.

Въ старшемъ спеціальномъ классѣ, кои присутствовали при черченіи и рисованіи, которое весьма удовлетворительно, Младшій спеціальный классъ былъ въ мастерскихъ, ученики дѣлаютъ сами грубую необходимую для службъ мебель, какъ-то: столы—табуреты и т. п.

Въ училищѣ преподаются слѣдующіе предметы:

Законъ Божій.

Русскій языкъ.

Польскій языкъ.

Географія.

Исторія.

Ариѳметика.

Алгебра.

Геометрія.

Физика.

Строительное искусство.

Чистописаніе.

Черченіе и рисованіе.

Ремесла.

Гимнастика.

Хоровое пѣніе.

По санитарной части—одинъ главный докторъ, пять участковыхъ и нѣсколько фельдшеровъ, при послѣднихъ аптеки и разные карманные инструменты; на многихъ станціяхъ устроены пріемные покои съ кроватью.

Вообще видно, что на санитарную часть обращено дорогой особенное вниманіе, врачи и фельдшера оплачены достаточно, а Правленіе требуетъ отъ нихъ тщательную отчетность о ихъ дѣйствіяхъ. Всѣ служащіе пользуются медицинскими пособіями по получаемому ими содержанію, такъ всѣ нижніе служители и служащіе, жалованіе которыхъ не болѣе 700 руб. получаютъ лекарства даромъ и прочіе даже изъ городскихъ аптекъ со скидкою 50 или 25%.

Обществомъ издано особое положеніе о врачебной службѣ, а по всей линіи особымъ окулистомъ составлено подробное и интересное изслѣдованіе о цвѣтной слѣпотѣ служащихъ.

Несчастныхъ случаевъ въ 1877 г. было со служащими на желѣзной дорогѣ при маневрахъ 1, при крушеніи поѣзда 3—съ частными лицами при крушеніи поѣзда 6—всѣ 10 выздоровѣли;—въ 1878 г. со служащими 15, изъ коихъ выздоровѣло 9, а 6 убиты на мѣстѣ или умерли отъ ранъ;—съ частными лицами 3 случая, изъ нихъ 1 выздоровѣлъ, двое убито на мѣстѣ.

Предсѣдатель Баронъ Менденъ.

Члены: Профессоръ Григ. Симоненко.

Инженеръ Алексій Петлинъ.