

ПРОВЕРЕНО
1960 г.

ПРОВЕРЕНО
1946 г.

Т.с. с.с.с.с.с.
и.с.с.с.с.с.

21 21.61 2041

Пров. 1932 г.

Дозволено Цензурою.
Варшава 25 Октября 1897 года.

Пров. 1938

1-го Юля сего года Привислинская дорога перешла въ казну и впредь до распоряженія оставлена въ завѣдываніи управленія дороги въ его прежнемъ составѣ съ тою только разницею, что Управляющій дорогою переименованъ въ и. д. Начальника дороги, и въ отношеніи Государственнаго Контроля, вмѣсто контроля Привислинской и Ивангорода-Домбровской дороги, она подчинена вѣдѣнію Контроля Варшавско-Тереспольской дороги. Съ 1-го Юля Управленіе руководствуется правилами, преподанными Управленіемъ казенныхъ дорогъ, но въ отношеніи смѣтныхъ расходовъ продолжаетъ руководствоваться смѣтой частнаго общества, утвержденною на текущій годъ до 1-го Января 1898 года.

По распоряженію Управленія казенныхъ дорогъ смѣта на 1898 годъ по формѣ казенныхъ дорогъ уже составлена и въ свое время будетъ разсмотрѣна. Въ виду неопредѣленности положенія дороги въ отношеніи ея самостоятельнаго существованія, или соединенія съ какой нибудь другою, а также того исключительнаго положенія ея, которое она заняла въ послѣднее время вслѣдствіе значительнаго своего развитія въ отношеніи перевозки грузовъ, численность коихъ доходитъ уже почти до двухъ сотъ милліоновъ пудовъ въ годъ при незначительномъ своемъ протяженіи главнаго пути въ 507 верстъ

и при густотѣ своего движенія, которое позволяет ей занять четвертое мѣсто въ числѣ всей сѣти русскихъ казенныхъ дорогъ, я полагаю не будетъ лишнимъ, въ сокращенной замѣткѣ познакомить съ нею всѣхъ интересующихся желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Примѣчаніе. Въ настоящее время я занятъ составленіемъ подробнаго изслѣдованія работы дороги, но къ сожалѣнію занятый массою текущаго дѣла не могу удѣлать достаточно времени для этого дѣла, которое подвигается крайне медленно, почему и рѣшилъ сдѣлать краткій очеркъ, представляющій общую характеристику дѣятельности дороги, воспользовавшись отчасти моею статьей, помѣщенной въ „Варшавскомъ Дневникѣ“ въ Январѣ нынѣшняго года № № 3, 4 и 5.

Привислинская дорога открыта для общественнаго пользованія съ 1877 года и существуетъ уже 21-й годъ.

Она прорѣзываетъ восточную часть Привислинскаго края съ сѣвера на югъ и частью на юговостокъ; своею главною линіей, протяженіемъ въ 430 верстъ, отъ Ковеля Югозападныхъ дорогъ до Иллова Мариенбургско-Млавской, дорога служитъ транзитнымъ путемъ слѣдованія южныхъ грузовъ за границу къ Данцигскому порту; своей соединительною вѣтвью около города Варшавы 13 верстъ общаго протяженія и черезъ посредство Варшавско-Вѣнской дороги связываетъ всю сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ граничными по направленію къ Александрову, Границѣ и Сосновцамъ; Ивангородо-Луковской вѣтвью, длиною 57 верстъ, сѣть русскихъ дорогъ съ граничными чрезъ посредство Ивангородо-Домбровской дороги, по направленію къ Домброву и Сосновцамъ.

Кромѣ того Привислинская дорога служитъ главной артеріей, по которой стекается въ Варшаву строительный матеріалъ, какъ напримѣръ, лѣсъ, камень, кирпичъ — для благоустройства города и жизненные продукты для продовольствія жителей. Она также служитъ главнымъ путемъ для коммерческихъ сношеній и для отправки въ разныя концы нашего государства всякаго рода матеріаловъ и фабрикатовъ, составляющихъ предметы производства и торговли такого значительнаго промышленнаго

и заводскаго центра, какъ Варшава сама по себѣ, и весь край вообще.

Въ отношеніи пассажирскаго движенія дорога представляетъ чисто мѣстный желѣзный путь и имѣетъ не-большое значеніе въ смыслѣ прямаго сообщенія съ Югомъ, вслѣдствіе конкуренціи съ Варшавско-Тереспольскою дорогою, представляющею для публики болѣе скорое и удобное сообщеніе. Мѣстное сообщеніе круглый годъ крайне развито и собственно для жителей Варшавы дорога имѣетъ особое значеніе въ лѣтнее время, когда они стремятся на лоно природы, отдохнуть и оживиться отъ городской духоты, почему дачное передвиженіе на ближайшія станціи и дачные остановочные пункты сильно развито и принимаетъ годъ отъ году все большіе размѣры. Нѣкоторымъ тормазомъ къ увеличенію дачнаго передвиженія служитъ недостаточность на дорогѣ пассажирскаго подвижнаго состава и наступающая недостаточность пропускной способности дороги въ пригородномъ районѣ.

Въ военномъ отношеніи дорога имѣетъ особое значеніе, какъ линія, пересѣкающая восточную часть края съ Юга на Сѣверъ, идущая по правой сторонѣ Вислы и соединяющая собою такія значительныя крѣпости какъ Ивангородъ, Варшавская Цитадель и Ново-Георгиевскъ. Перевозка военныхъ чиновъ довольно значительна, особенно во время маневровъ, которые бываютъ почти ежегодно и вызываютъ массовую перевозку войскъ съ закрытіемъ на нѣсколько дней станцій для товарныхъ операцій и нѣкоторыхъ перегоновъ линіи для товарнаго движенія.

Валовой доходъ дороги достигъ въ 1896 году суммы 6.515.940 руб. 28 коп., расходъ эксплуатаціи 4.992.798 р. 91 к.; чистаго дохода получено 1.523.141 р. 36 к. Хотя 1896 годъ, въ отношеніи доходности дороги былъ наиболѣе благопріятенъ въ сравненіи съ предшествовавшими годами, но тѣмъ не менѣе нельзя не признать, что такая доходность слишкомъ незначительна для дороги, которая

перевезла всего груза 189.987.688 пудовъ и 1.508.966 пассажировъ и воинскихъ чиновъ.

За послѣдніе три года доходность дороги выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ въ отношеніи къ исполненнымъ ею перевозкамъ.

ТАБЛИЦА № 1.

Года	Перевезено		Валовой сборъ	Расходъ эксплуатац.	Чистый доходъ
	пассажи-ровъ	пудовъ мал. скорости			
1894	1.071.598	171.140.229	5.765.750,17	4.378.302,60	1.387.447,56
1895	1.176.407	180.375.649	5.855.921,03	4.914.625,94	941.298,11
1896	1.276.322	188.208.581	6.515.940,28	4.992.798,91	1.523.141,36

Данныя этой таблицы показываютъ, что увеличеніе перевозокъ и валового сбора не всегда вызывали увеличеніе чистаго дохода, такъ какъ доходъ за 1895 годъ значительно понизился не только сравнительно съ 1894 но и съ 1896 годомъ, несмотря на то, что количество перевезеннаго груза 1895 году было на 9 милліоновъ болѣе чѣмъ въ 1894 году.

Слабая доходность Привислинской дороги будетъ еще яснѣе, если сравнить ее съ доходностью казенныхъ дорогъ, перевозящихъ наибольшее число пудовъ грузовъ малой скорости. Такихъ дорогъ по даннымъ за 1894 годъ шесть (по Волянэру)

ТАБЛИЦА № 2.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ		Протяженіе дорогъ		Всего перевезено пудовъ	Среднее чи- сло пудовъ на версту		Чистый доходъ	Чистый до- ходъ на вер- сту дорогъ	Тариф. пу- до-версты	Чистота движе- нія	Средній процентъ 1-го пуда груза	Привисл. дор. отношеніе къ						
Екатерининская . . .	1	993	3	321.769.652	1	324.038	4	3.550.782	6	3.656	6	1/39	1	4802	5	187	3	148%
Риги-Орловская . . .	2	1144	1	306.156.562	2	267.619	5	4.421.797	5	3.865	5	1/50	3	5666	2	167	5	132%
Николаевская	3	609	5	257.519.361	3	422.856	2	14.921.197	1	24.501	1	1/42	4	7008	1	311	1	246%
Курско-Харьк.-Азов.	4	965	4	255.151.248	4	264.405	6	6.715.434	3	6.959	3	1/50	3	5660	3	231	2	183%
Московско-Курская .	5	503	7	228.238.901	5	453.795	1	8.728.735	2	17.353	2	1/33	5	5308	6	182	4	148%
Харьково-Николев. .	6	1030	2	208.269.507	6	202.203	7	4.733.728	4	4.595	4	1/42	4	3819	7	154	6	122%
Привислинская . . .	7	507	6	171.440.367	7	338.147	3	1.387.447	7	2.736	7	1/33	2	5619	4	126	7	—

Примечаніе. Всѣ четныя графы означаютъ порядокъ размѣщенія дорогъ во взятой мною группѣ по даннымъ указаннымъ въ соседней нечетной графѣ.

Слѣдовательно изъ числа казенныхъ дорогъ, которыя въ 1894 году перевезли болѣе Привислинской, только одна менѣе ея по протяженію.

По количеству пудовъ перевезеннаго груза, по чистому доходу и доходу на версту Привислинская дорога приходится седьмой, по среднему числу пудовъ на версту дороги она третья въ числѣ казенныхъ дорогъ, а по дешевизнѣ тарифа пудо-версты она уже вторая при чемъ разниа между ея среднимъ тарифомъ и такимъ же тарифомъ наиболѣе доходныхъ дорогъ, какъ Николаевская и Московско-Курская, весьма значительна въ пользу этихъ послѣднихъ.

Если вычислить чистый доходъ взятыхъ мною дорогъ по доходности Привислинской, пропорціонально количеству провезенныхъ этими дорогами грузовъ и опредѣлить насколько доходность ихъ больше сравнительно съ доходностью Привислинской дороги, то получимъ слѣдующія данныя:

$$\left(\times = \frac{1387000 \times 321.000.000}{171.000.000} = 2603000; 3550782 - 2603000 = 947000 \right)$$

ТАБЛИЦА № 3.

1	2	3	4
НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ	Чистый до- ходъ дѣй- ствительн.	Чистый до- ходъ исчи- сленный ука- заннымъ способъ	Превышеніе доходности
въ тысячахъ рубляхъ			
Екатерининская	3.550	2.603	947
Риго-Орловская	4.421	2.489	1.932
Николаевская	14.921	2.084	12.837
Курско-Харьково-Азовская .	6.715	2.068	4.647
Московско-Курская	8.728	1.849	6.879
Харьково-Николаевская . . .	4.733	1.687	3.046
Привислинская	1.387	1.387	—

Слѣдовательно доходность шести наиболѣе доходныхъ казенныхъ дорогъ, выведеная по доходности Привислинской дороги, въ отношеніи перевезеннаго ими груза, значительно превышаетъ доходность Привислинской дороги. Если сравнить доходность этихъ дорогъ съ доходностью Привислинской дороги въ отношеніи поперетнаго протяженія ихъ, то получимъ слѣдующія данныя:

$$\left(\times = \frac{1.387.000 \times 993}{507} = 2.716.000; 3.550.000 - 2.716.000 = 834.000 \right)$$

ТАБЛИЦА № 4.

1	2	3	4	5
НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ	Протяженіе	Чистый до- ходъ дѣй- ствитель.	Чистый до- ходъ исчисл. указаннымъ способомъ	Превышеніе доходности
въ тысячахъ рубляхъ				
Екатерининская	993	3.550	2.716	834
Риго-Орловская	1144	4.421	3.119	1.302
Николаевская	609	14.921	1.666	13.255
Курско-Харьково-Азовская	965	6.715	2.639	4.076
Московско-Курская	503	8.728	1.376	7.352
Харьково-Николаевская .	1030	4.733	2.817	1.916
Привислинская	507	1.387	—	—

Слѣдовательно и сравнительно съ протяженіемъ дорогъ доходность ихъ значительно выше Привислинской, но, тѣмъ не менѣе, не смотря на свою малую доходность, Привислинская дорога по количеству перевозимыхъ по ней грузовъ и по густотѣ своего движенія занимаетъ одно изъ главныхъ мѣстъ въ средѣ казенныхъ дорогъ.

Изъ графы 15 и 16, приведенной выше таблицы видно, что по густотѣ движенія т. е. по числу поѣздовъ, дѣленному на длину дороги ($\frac{2910,787}{518} = 5619$) эта дорога четвертая изъ казенныхъ дорогъ, или въ сущности вторая т. к. густота движенія на Курско-Харьково-Азовской и Риго-Орловской почти одинакова съ густотой движенія на Привислинской. Данныя 15 графы взяты за 1895 годъ изъ отчета занятій IV Съѣзда Начальниковъ Коммерческихъ службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ со включеніемъ въ нихъ свѣдѣній о Привислинской дорогѣ за подлежащій годъ.

Чѣмъ же объяснить таковое, повидимому парадоксальное, явленіе какъ малопродуктивность дороги, перевозящей громадное количество грузовъ при значительной интенсивности движенія? Причина такого явленія имѣетъ своимъ основаніемъ обстоятельства 2 родовъ, а именно: первое, независящее отъ дороги, а второе—вызываемое мѣстными условіями, въ которыя поставлена дорога.

Первая причина—это низкій тарифъ. Изъ графы 13 видно, что изъ группы 7 казенныхъ дорогъ только одна Екатеринбургская имѣетъ средній тарифъ ниже Привислинской, именно $\frac{1}{59}$, а три дороги возятъ грузы по довольно высокому среднему тарифу $\frac{1}{42}$ и $\frac{1}{33}$, двѣ по тарифу $\frac{1}{50}$, а Привислинская по $\frac{1}{63}$. При этомъ Привислинская дорога возитъ кладъ дороги по тарифу $\frac{1}{100}$, тогда какъ другія казенныя дороги возятъ по $\frac{1}{167}$, $\frac{1}{100}$, $\frac{1}{250}$ и, несмотря на такой пониженный служебный тарифъ, средній тарифъ ихъ сравнительно высокъ.

Средній тарифъ Привислинской дороги за 1894 годъ былъ низокъ не только въ сравненіи съ группой приведенныхъ мною казенныхъ дорогъ но со всѣми остальными казенными и частными дорогами.

Казенныя дороги:

1. Закаспійская . . . $\frac{1}{30}$	4. Уральская . . . $\frac{1}{40}$
2. Москов.-Нижег. $\frac{1}{36}$	5. Полѣвскія . . . $\frac{1}{41}$
3. С.-Петер.-Варш. $\frac{1}{33}$	6. Варш.-Тересн. . . $\frac{1}{42}$

Частныя дороги:

1. Варш.-Вѣнская . $\frac{1}{42}$	4. Моск.-Казанск. $\frac{1}{40}$
2. Владикавказская $\frac{1}{42}$	5. Моск.-Ярославск. $\frac{1}{34}$
3. Кіево-Воронеж. $\frac{1}{36}$	7. Яросл.-Вологодск. $\frac{1}{31}$

Средній тарифъ казенныхъ дорогъ былъ въ 1894 году $\frac{1}{45}$, а частныхъ $\frac{1}{43}$. Изъ 38 дорогъ имѣли въ 1894 году средній тарифъ ниже Привислинской только одна казенная Екатеринбургская $\frac{1}{59}$ и одна частная Ивангородо-Домбровская $\frac{1}{63}$. Слѣдовательно изъ обстоятельствъ, лишающихъ дороги возможности имѣть большую доходность и независящихъ отъ нея самое главное — это низкій тарифъ.

Причинъ вытекающихъ изъ обстоятельствъ зависящихъ отъ чисто мѣстныхъ условій края и особеннаго положенія дороги, главнымъ образомъ двѣ, а именно:

- 1) Провозъ по дорогѣ дешевыхъ грузовъ;
- 2) Незначительность среднего пробѣга по дорогѣ одного пуда груза.

При низкомъ среднемъ тарифѣ Привислинская дорога перевозитъ главнымъ образомъ дешевые грузы какъ: каменный уголь, хлѣбъ, желѣзо, отруби, керосинъ, рыбу, муку, соль, камень, строительные материалы. Для примѣра приведу цифры количества главнѣйшихъ грузовъ, составлявшихъ предметъ перевозки за послѣдніе три года (см. таб. № 5). Въ эту таблицу включены только грузы перевозимые по дорогѣ въ количествѣ болѣе 1.000.000 пудовъ, изъ нихъ только сахаръ, мануфактура и желѣзные издѣлія принадлежатъ къ категоріи цѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ по болѣе высокимъ тарифамъ. Вообще такихъ грузовъ перевозится не болѣе 20.000.000 пудовъ т. е. не болѣе $8\frac{1}{2}\%$.

Изъ данныхъ 17 и 18 графы вышеприведенной таблицы № 2 видно, что по среднему пробѣгу одного

ТАБЛИЦА № 5.

1	2	3	4	5
	НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ	Число пудовъ въ тысячахъ		
		Г О Д Ы		
		1894	1895	1896
1	Каменный уголь	32.065	30.958	31.309
2	Хлѣбъ	21.242	18.002	20.593
3	Желѣзо	9.220	10.240	11.718
4	Отруби	8.367	9.043	10.245
5	Руда	5.617	7.157	9.121
6	Керосинъ	5.060	5.867	5.881
7	Соль	4.267	4.638	5.133
8	Мука	3.838	5.458	6.386
9	Камень	2.738	3.744	6.217
10	Жмыхи	2.502	3.160	3.568
11	Шпалы	1.986	1.949	1.808
12	Цементъ	1.453	1.742	2.758
13	Сѣмена	2.125	3.065	2.884
14	Известь	1.273	1.214	1.597
15	Дрова	1.184	1.126	1.447
16	Чугунъ	1.320	1.052	1.578
17	Лѣсные матеріалы . . .	2.039	2.430	3.275
18	Свекловица	1.565	1.839	2.299
19	Шерсть	1.341	1.179	1.424
20	Лѣнъ	1.383	1.812	1.754
21	Пшено	1.272	1.064	1.049
22	Хлопокъ	1.556	1.044	1.278
23	Кирпичъ	0.610	1.122	2.734
24	Сахаръ	1.965	2.193	4.756
25	Мануфакт.	3.099	3.177	3.433
26	Желѣзн. издѣл.	3.762	4.433	6.107
Итого . . .		122.849	128.708	150.300
Всего перевезено част- ныхъ грузовъ . . .		150.854	153.264	172.372

пуда груза Привислинская дорога стоитъ послѣднею въ ряду 7 казенныхъ дорогъ и, что пудъ груза пробѣгаетъ по ней только 126 верстъ, тогда какъ на Николаевской онъ пробѣгаетъ 311 верстъ, т. е. на 246% болѣе Привислинской. По первой грузъ проходитъ половину всего протяженія дороги, тогда какъ по второй только четвертую часть.

Привислинская дорога въ отношеніи дальности протяженія слѣдованія груза и въ отношеніи его распределенія находится въ весьма неблагопріятномъ положеніи. Самое географическое положеніе ея неблагопріятно для распределенія груза. Главный центръ ея Варшава, къ которой направляется наибольшее количество груза, какъ потребляемаго собственно Варшавою, такъ и передаваемаго Варшавою за границу, находится не на конечномъ пунктѣ, а въ пунктѣ который дѣлитъ дорогу на двѣ части; изъ коихъ одна часть составляетъ приблизительно $\frac{3}{4}$ всей длины дороги, а другая $\frac{1}{4}$ ея протяженія.

Другой центральный пунктъ, въ который направляется наибольшее послѣ Варшавы количество грузовъ — это Ивангородъ, узловая станція съ Ивангородо-Домбровскою дорогою, лежитъ почти на серединѣ дороги, нѣсколько ближе къ Ковелю. Въ этотъ узелъ направляются не только южные грузы изъ Ковеля со стороны Юго-Западныхъ дорогъ, но и восточные грузы изъ Лукова со стороны Варшавско-Тереснольской дороги.

Протяженіе главнаго пути отъ Иллова, пограничной станціи, отъ которой собственно исчисляется поверстное протяженіе до Ковеля, передаточной станціи Юго-Западныхъ дорогъ, 430 верстъ, Варшава находится на 120 верстъ, а Ивангородъ на 220 верстъ.

Такимъ образомъ грузы, проходящіе съ южной стороны 220 верстъ, а съ восточной всего 57 верстъ, проходятъ по дорогѣ всего 137 версты средняго про-

тяжения т. е. несколько болѣе $\frac{1}{3}$ всего протяженія главнаго пути. Грузы идущіе съ Юга черезъ Ковель до Варшавы проходятъ $\frac{3}{4}$ общаго протяженія главнаго пути; и только грузы, идущіе транзитомъ съ Юга по назначенію въ Данцигъ, проходятъ все протяженіе главнаго пути 430 верстъ. Но этотъ самый длинный путь не составляетъ еще полное протяженіе дороги, которое исчисляется въ 507 верстъ, такъ какъ по полному протяженію грузы слѣдовать не могутъ вслѣдствіе того, что дорога не состоитъ изъ одной главной линіи, а еще изъ двухъ вѣтвей: Луковской и соединительной около города Варшавы вѣтви. Но при этомъ соединительная вѣтвь представляетъ нѣсколько самостоятельныхъ направленій.

Слѣдовательно грузы могутъ слѣдовать по Привислинской дорогѣ, пробѣгая слѣдующіе участки:

1.	Илово-Ковель.	430	верстъ
2.	Илово-Варшава.	123	"
3.	Ковель-Варшава.	310	"
4.	Ковель-Ивангородъ	220	"
5.	Луковъ-Ивангородъ	57	"
6.	Варшава-Вѣнская — Прага-Тересп. (узкоколейный путь)	15	"
7.	Варшава-Вѣнская — Прага-Прив. (узкоколейный путь)	12	"
8.	Прага-Прив. — Варшава-Обводная. (узкоколейный и ширококолейный путь)	10	"
9.	Прага-Прив. — Прага-Тересп.	6	"
10.	Варшава-Прив. — Прага-Прив.	3	"
		1185	
Итого . . .		$\frac{1185}{10} = 118.$	

Примѣчаніе. Илово, это заграничная станція Мариенбургско-Млавской дороги, отъ которой начинается поперечное исчисленіе пути Привислинской дороги.

Такимъ образомъ средній пробѣгъ грузовъ можетъ выразиться цифрою нѣсколько болѣе или менѣе 118,

все зависитъ отъ преобладанія груза транзитнаго слѣдующаго съ Юга за границу чрезъ Илово надъ грузомъ слѣдующимъ по Луковской вѣтви, или по Обводной. Такъ какъ въ послѣднее года замѣчается увеличеніе слѣдованія груза по Луковскому участку и по соединительной вѣтви, то очень понятно почему средній пробѣгъ пуда груза по отчету за 1896 годъ опредѣлился цифрою 126. Въ 1894 году онъ былъ только 114, а въ 1890—112. Менѣе этого пудъ пробѣгалъ только въ 1880 году, когда отчетная цифра спустилась до 98. Тогда какъ въ 1882, 1888 годахъ средній пробѣгъ пуда груза достигъ 160 и 149 верстъ, именно въ годы нашего наибольшаго хлѣбнаго экспорта, во время котораго усиленно работала вся главная линія отъ Ковеля до Млавы.

Для Привислинской дороги положеніе дѣла въ смыслѣ средняго пробѣга грузовъ постепенно ухудшается вслѣдствіе постояннаго уменьшенія движенія транзитныхъ южныхъ грузовъ, которые только главнымъ образомъ и тяготѣютъ къ Данцигскому порту, пробѣгая все протяженіе главной линіи. Хотя движеніе хлѣбныхъ грузовъ въ количественномъ отношеніи постоянно увеличивается, но это увеличеніе главнымъ образомъ падаетъ на хлѣбъ, идущій съ востока за границу чрезъ Луковскій участокъ и Ивангородо-Домбровскую дорогу, а также за границу чрезъ Прагу и Варшаву Обводную по Варшавско-Тереспольской и Варшавско-Вѣнской дорогамъ. Это грузъ наименѣе выгодный для дороги, а между тѣмъ въ послѣднее время на этихъ вѣтвяхъ значительно возрастаетъ грузовое движеніе. Съ 1888 года средній пробѣгъ пуда груза постоянно уменьшается и только въ 1896 году онъ поднялся противъ 1895 года почти на 10 верстъ (со 114 на 124). Какое важное значеніе имѣетъ значительность протяженія средняго пробѣга груза на общее количество перевезеннаго груза можно ясно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ, взятыхъ за 1895 годъ.

Въ этомъ году съ Юго-Западной дороги Привислинская дорога приняла 35.810.163 пуда, которые отправлены въ три различные пункта дороги, именно: въ Ивангородъ на разстояніе 217 верстъ, въ Варшаву на разстояніе 314 верстъ и въ Млаву на 430 верстъ.

Выразимъ это таблицею по отношенію къ сдѣланнымъ пудоверстамъ:

ТАБЛИЦА № 6.

	1	2	3	4
	Количество пудовъ принятаго груза	Число пройденныхъ пудоверстъ	Пунктъ сдѣдованія	Сдѣлано пудоверстъ
	17.185.548	217	Ивангородъ	3.729.263.916
	10.707.697	314	Варшава	3.265.347.578
	7.916.918	430	Млава	3.404.274.740
Итого	35.810.163	Средн. разстоян. 297	Итого	10.398.886.234

Слѣдовательно 35 милліоновъ пудовъ сдѣлали по дорогѣ 10 милліардовъ пудоверстъ, между тѣмъ всего перевезено малой скоростью 153 милліона пудовъ и сдѣлано 19 милліардовъ пудоверстъ. Сравнимъ эту работу съ общей работой всей линіи за 1895 годъ.

ТАБЛИЦА № 7.

1		2	3	4	5	6
1		Количество пудовъ перевезеннаго груза	Процентное отношеніе его къ общему количеству	Версть пробѣга	Пройденныхъ пудоверсть	Процентное отношеніе къ общему количеству пудоверсть
2	Грузъ принятый съ Юго-Запад. дор.	35.810.163	23%	297	10.398.886.234	53%
	Весь остальной грузъ	118.163.998	77%	76	9.080.501.118	47%
3	Весь перевезенный грузъ	153.810.163	—	127	19.479.387.352	—

Изъ этихъ данныхъ видно, что 35 милліоновъ, составляя только 23% отъ общаго количества перевезеннаго груза, сдѣлали 10 милль. пудоверстъ т. е. 53% отъ общаго количества пудоверстъ, сдѣланныхъ въ теченіе всего года, тогда какъ все остальное количество перевезеннаго груза, составляя 77% отъ общаго количества, сдѣлали только 9 милліоновъ пудоверстъ, при среднемъ пробѣгѣ въ 76 верстъ.

Здѣсь я позволю себѣ сдѣлать одно приблизительное предположеніе воображаемаго упрощеннаго движенія по дорогѣ, результатъ котораго, въ отношеніи доходности наглядно покажетъ насколько сложна нынѣшняя работа на Привислинской дорогѣ.

Въ 1895 году дорога дала валоваго дохода за перевозку грузовъ малой скорости 4.093.602 р. 40 к. Предположимъ, что весь этотъ доходъ полученъ отъ перевозки грузовъ по всему протяженію дороги отъ Ковеля до Млавы. Стоимость провоза вагона въ 750 пудовъ за все это разстояніе 91 р. 81 к., или 12,13 коп. съ пуда; слѣдовательно, чтобы получить валовой доходъ 1895 г., необходимо провести 33.747.700 пудовъ

$$\left(\frac{4.093.602.40}{12.13} = 33.747.700 \right)$$

на разстояніе 430 верстъ (33.747.700 × 430) и сдѣлать 14 милльардовъ 511 милліоновъ пудоверстъ. Перевозка этого груза можетъ быть совершена въ 1607 поѣздахъ, считая по 28 вагоновъ подъемной силы 750 пудовъ

$$\left(\frac{33.747.700}{21.000} = 1607 \right);$$

1607 поѣздовъ въ годъ, что составитъ 4.40 товарнаго поѣзда въ день, вмѣсто 11.78, которые имѣли въ 1895 году. Расходъ эксплуатаціи, взятый въ отношеніи пудоверстъ, выразится суммой 3.660.700 руб.

$$\left(\frac{4.914.000 \times 14.561.000.000}{19.479.000.000} = 3.660.700 \text{ руб.} \right)$$

а такъ какъ весь валовой доходъ въ 1895 году былъ

5.855.924 р., то, вычитая изъ него, выведенной мною, расходъ эксплуатаціи, получимъ чистаго дохода 2.195.224 руб., вмѣсто дѣйствительно полученнаго 941.298. Слѣдовательно приблизительный пробѣгъ груза на все протяженіе главной линіи, и при томъ въ одну только сторону, уменьшивъ число пудовъ на 26%, число поѣздовъ въ $2\frac{1}{4}$ раза, количество пудовъ перевезеннаго груза почти въ 5 разъ, при всемъ томъ, увеличилъ чистый доходъ на 126%. Если бы дорога имѣла такой проблематическій, волюнтаристическій характеръ движенія, который, замѣчу кстати, вовсе не составляетъ чего либо невозможнаго, и за примѣромъ ходить не далеко, укажу на Бресто-Граевскій участокъ Юго-Западныхъ дорогъ, поставленный въ такое приблизительно выгодное положеніе, и не имѣла бы на своемъ пути громаднаго города, которой ей приходится обслуживать, и значительнаго движенія грузовъ мѣстнаго производства, и не служила бы передаточной станціей движенія русскихъ восточныхъ грузовъ за границу и заграничныхъ въ Россію чрезъ посредство соединительной вѣтви, то это была бы дорога безъ всякаго значенія и до крайности легкая для эксплуатаціи ея и, при томъ, доходная.

Перевозка же остальныхъ 118 милліоновъ пудовъ груза при такихъ тяжелыхъ и сложныхъ условіяхъ и до крайности малаго пробѣга по дорогѣ требуетъ крайне тяжелой дѣятельности и усиленнаго труда.

На уменьшеніе средняго пробѣга, а слѣдовательно и доходности дороги, имѣютъ весьма существенное значеніе перевозки сырыхъ продуктовъ на фабрики и заводы, какъ напр. свекловицы, картофеля и другихъ. Въ районѣ дороги находятся нѣсколько сахарныхъ и крахмальныхъ заводовъ, которые не могутъ удовлетвориться мѣстнымъ посѣвомъ, необходимыхъ для переработки свеклы и картофеля и должны получать ихъ съ ближайшихъ плантацій, отстоящихъ на 30—40 вер. отъ заводовъ. Перевозка этихъ грузовъ на такія короткія разстоянія, безъ сомнѣнія, оказываетъ значи-



тельное вліяніе на уменьшеніе средняго пробѣга пуда груза и, конечно, производится за такую малую тарифную плату, что она не можетъ оплатить дорогѣ стоимость ея расходовъ по перевозкѣ ихъ, несмотря на быстроту оборота вагоновъ, въ которыхъ перевозятся эти продукты. Манипуляціи дороги съ грузомъ какъ нагрузка, выгрузка, отцѣпка, прицѣпка вагоновъ къ поѣздамъ, обязательный простой вагоновъ въ почное время, подача на вѣтки къ заводамъ и принятіе ихъ обратно, требуютъ значительно болѣе времени, чѣмъ прохожденіе этого короткаго пространства по путямъ желѣзной дороги. Само собой понятно, что если тотъ же вагонъ, хотя бы съ тѣмъ же грузомъ, проходилъ бы болѣе значительное разстояніе, то эти же манипуляціи не имѣли бы такого неблагоприятнаго вліянія на время нахожденія вагона подъ этимъ грузомъ. Тоже самое можно сказать и относительно такихъ грузовъ, какъ камень и кирпичъ. Эти строительные матеріалы доставляются съ ближайшихъ станцій и слѣдовательно проходятъ тоже короткія разстоянія и, какъ грузы, не выдерживающіе высокаго тарифа, доставляютъ много хлопотъ дорогѣ, но мало выгодъ. Грузы эти имѣютъ еще одну неприятную особенность для распорядительной части движенія администраціи дороги, это то, что они, нѣкоторымъ образомъ, сезонные грузы и должны быть перевезены именно въ то время, когда предъявлены къ перевозкѣ, иначе не только товаро-отправители, но и заводчики, и строители закидаютъ администрацію массой жалобъ.

Количество этого рода груза настолько значительно, что они легко могутъ оказать то неблагоприятное вліяніе на дорогу, о которомъ я говорилъ. Для большей наглядности приведу эти данныя, выраженные въ таблицѣ за 5-ть послѣднихъ лѣтъ съ расчетомъ числа вагоновъ и поѣздовъ, употребленныхъ на перевозку ихъ (Таблица № 8).

10092

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Годъ	Свекловича	Число вагоновъ	Картофель	Число вагоновъ	Камень	Число вагоновъ	Кирпичъ	Число вагоновъ	Общее количество пудовъ	Общее число вагоновъ	Общее число поѣздовъ
1892	867,371	1421	3,206,646	529	3,220,716	5279	973,168	1595	5,381,901	8,824	294
1893	1,092,193	1790	470,616	771	2,194,312	3597	395,129	648	4,152,280	6,806	226
1894	1,565,472	2566	570,456	935	2,738,977	4490	610,091	1000	5,484,996	8,991	299
1895	1,839,422	3015	727,602	1192	3,744,291	6138	1,122,689	1840	7,433,404	12,185	406
1896	2,299,203	3769	641,667	1052	6,217,532	10191	2,734,065	4482	11,892,467	19,494	640
Итого .									34,345,049	56,300	1874

ТАБЛИЦА № 8.

Цифры послѣднихъ графъ показываютъ на сколько велико общее число вагоновъ и поѣздовъ, употребленныхъ для исполненія этихъ перевозокъ.

Если эти данныя взять въ отношеніи къ имѣвшемуся на дорогѣ подвижному составу, то они будутъ еще рельефнѣе.

ТАБЛИЦА № 9.

1	2	3	4
Годы	Общее число вагоновъ	Число вагоновъ бывшихъ на дорогѣ	Оборотъ вагоновъ
1892	8,824	2,175	4,05
1893	6,806	2,174	3,13
1894	8,991	2,174	4,08
1895	12,185	2,174	5,60
1896	19,494	2,374	8,96

Слѣдовательно, чтобы выполнить только эту перевозку необходимо было обернуть весь, имѣвшійся въ собственности дороги инвентарный вагонный паркъ крытый и открытый отъ 3 до 9 разъ.

При этомъ не лишнее замѣтить, что подобное положеніе не временное, а носить въ себѣ задатки постоянного характера. Все, что въ видѣ предположенія можно допустить, это то, что общая перевозка указанныхъ грузовъ не будетъ годъ отъ году увеличиваться.

Если, съ одной стороны, строительная горячка, развившаяся въ послѣдніе годы въ Варшавѣ, утихнетъ и требованія на строительные матеріалы, какъ кирпичъ и камень, будутъ значительно менѣе, а слѣдовательно и ихъ перевозка, то, съ другой стороны, постройка

новыхъ сахарныхъ, крахмальныхъ и паточныхъ заводовъ и ежегодное увеличеніе размѣровъ ихъ производства, вызоветъ значительное увеличеніе перевозки свеклы и картофеля, что еще менѣе выгодно для дороги, какъ въ отношеніи оборота вагоновъ, такъ и въ отношеніи доходности.

Невыгодности эксплуатаціи дороги въ смыслѣ малой доходности и незначительнаго средняго пробѣга пуда груза много способствуетъ еще положеніе главной товарной станціи Варшавы Привислинской. Она находится по лѣвую сторону Вислы, на сѣверо-западной сторонѣ города и въ самой чертѣ его, вблизи наиболѣе торговой его части, населенной преимущественно евреями, въ рукахъ которыхъ находится значительная часть торговли всего города.

Станція двухъ другихъ ширококолейныхъ дорогъ, С.-Петербургско-Варшавской и Варшавско-Тереспольской находятся на правой восточной сторонѣ рѣки, уже въ предмѣстьи Прага, населенномъ, хотя и тѣмъ же еврейскимъ торговымъ классомъ, но уже бѣднымъ, ведущимъ мелкую торговлю. Такое географическое положеніе станціи Варшавы Прив. даетъ ей преимущество въ торговомъ мірѣ передъ двумя сосѣдними въ отношеніи перевозки грузовъ, какъ получаемыхъ Варшавою, такъ и отправляемыхъ изъ нея. Преимущество это въ нѣкоторомъ отношеніи весьма невыгодное для дороги. Всѣмъ торговцамъ и комисіонерамъ гораздо выгоднѣе получать грузы и отправлять ихъ черезъ посредство станціи Варшавы Привислинской чѣмъ тащить ихъ за рѣку, или изъ за рѣки на далекое разстояніе; поэтому число пудовъ отправляемыхъ съ этой станціи и прибывающихъ на нея, не только не уступаетъ работѣ двухъ упомянутыхъ станцій, вмѣстѣ взятыхъ, но даже и превышаетъ ихъ. По даннымъ 1894 года эти три станціи отправили и получили слѣдующее количество пудовъ груза.

ТАБЛИЦА № 10.

1	2	3	4	5
Названіе станціи	Отправлено	Прибыло	Всего	Среднее число пудовъ въ день
Варшава-Привислин.	5.447.000	15.122.000	20.569.000	56.353
Варш. С.-П.-Варшав.	2.728.000	4.729.000	7.457.000	20.430
Варш. Варш.-Тересп.	2.940.000	9.150.000	12.090.000	33.123

Такъ какъ сосѣднія станціи разныхъ дорогъ, сходящіяся въ одномъ пунктѣ, включены въ тарифы прямыхъ сообщеній, то нѣтъ основанія отказывать въ приѣмѣ грузовъ на станціи Варшава Привислинская при дальнѣйшемъ слѣдованіи грузовъ черезъ посредство, или на С. Петербурго-Варшавскую, или Варшавско-Тереспольскую дороги. Въ такихъ случаяхъ Привислинская дорога для того, чтобы провести грузъ по своей линіи на разстояніе 5—6 верстъ, должна принимать на себя всѣ простои вагоновъ, съ которыми неизбѣжно сопряжены такіа манипуляціи какъ погрузка, выгрузка, передача грузовъ и приѣмъ вагоновъ съ сосѣднихъ дорогъ, или сдача ихъ на сосѣднія, и наконецъ составленіе документовъ на грузы, какъ на приѣмъ и выдачу ихъ, такъ и на передачу и все это для того, чтобы принявъ грузы съ сосѣдней дороги провести ихъ по своей дорогѣ всего 5 или 6 верстъ, или, принявъ грузъ отъ отправителя и, провезя его тѣже 5—6 верстъ, сдать сосѣдней дорогѣ. Не смотря на такое короткое протяженіе, самая доставка груженыхъ вагоновъ со станціи Варшавы Привислинской на сосѣднія станціи чужихъ дорогъ, а равно и полученіе ихъ съ сосѣднихъ дорогъ производится не непосредственно, а черезъ посредство двухъ станцій Праги Привислинской и Праги Заводъ, при слѣдованіи

вагоновъ въ прямомъ сообщеніи съ С. Петербурго-Варшавской и черезъ посредство одной Праги Привислинской, при слѣдованіи вагоновъ въ прямомъ сообщеніи съ Варшавско-Тереспольскою дорогою. Слѣдовательно въ первомъ случаѣ вагоны на разстояніи 5 верстъ должны сдѣлать еще пробѣгъ трехъ перегоновъ, а во второмъ случаѣ, на разстояніи 6 верстъ, два перегона. Въ числѣ станцій, черезъ которыя проходитъ грузъ, Прага Привислинская составляетъ неизбѣжное звено и представляетъ громадную сортировочную станцію, обрабатывающую въ день не менѣе 1200—1300 вагоновъ, и на которой, при самомъ идеальномъ веденіи дѣла, простой вагоновъ необходимъ. Вагоны, прибывающіе на станцію маневровымъ порядкомъ, нельзя отправить далѣе безъ сортировки въ поѣзда и по документамъ и перемѣны направленія хода поѣзда, и такъ какъ ихъ не одинъ и не два, а сотни, то на это надо время и притомъ не малое, особенно если въ тоже время по тѣмъ же перегонамъ и путямъ надо пропустить нѣсколько пассажирскихъ поѣздовъ; слѣдовательно грузъ долженъ подвергаться такимъ манипуляціямъ, каковыя онъ на другихъ дорогахъ и пунктахъ можетъ подвергнуться только, пройдя разстояніе отъ 200 до 1000, или болѣе верстъ. Все неблагопріятныя стороны обязательнаго простоя вагоновъ, лежащая на длинное протяженіе, теряются; поглощаясь имъ, а въ Варшавскомъ узлѣ Привислинской дороги ложатся на самое короткое разстояніе, слѣдовательно въ тарифномъ отношеніи самыя невыгодныя, такъ какъ за провозную тарифную плату за 5—6 верстъ необходимо держать грузъ въ вагонахъ не менѣе 2-хъ сутокъ.

Между тѣмъ дорога, не имѣя достаточно собственныхъ вагоновъ, должна постоянно занимать вагоны, или должать сосѣдямъ по обмѣну и платить за двое сутокъ шесть рублей штрафной повагонной платы, а въ зимнее исключительное время, зачастую и 12 рублей, получая въ тоже время не болѣе 1.50—2.00 руб. за провозъ по соединительной вѣтви. Если принять въ соображеніе,

что такая невыгодная въ коммерческомъ отношеніи работа совершается въ Варшавѣ на Привислинской дорогѣ надъ 300—400 вагонами ежедневно, считая въ томъ числѣ и вагоны, слѣдующіе подъ перегрузку на Варшаву Обводную и обратно, и притомъ безъ перерыва круглый годъ, то, станетъ понятно, почему дорога, при громадной работѣ, не можетъ давать большаго дохода.

На это конечно мнѣ могутъ возразить, поставивъ въ упрекъ Управленію дороги такую организацію технической стороны дѣла, при которой необходимы такія сложныя манипуляціи съ вагонами, вызывающія неизбѣжность лишняго простоя. Такое возраженіе конечно имѣетъ свое основаніе только съ чисто технической абсолютной стороны дѣла, но вѣдь въ исторіи постройки русскихъ дорогъ слишкомъ часто повторяются фабулы съ „Тришкинымъ кафтаномъ“, почему нѣтъ ничего удивительнаго, что и въ данномъ случаѣ невозможность сшить новый кафтанъ вынудила прибѣгнуть къ желѣзнодорожному опиортунизму, который, при значительномъ непредвидѣнномъ развитіи дѣла, довелъ до невозможной сложности, вызванной мѣстными условіями. Какъ не неудобны указанныя техническія условія, но, тѣмъ не менѣе, приходится по неволѣ мириться съ ними, вполнѣ сознавая, что измѣненіе ихъ невозможно въ ближайшемъ будущемъ только въ силу тѣхъ громадныхъ затратъ, которыя они бы вызвали. И если при такихъ условіяхъ невозможно добиться доходности, соотвѣтствующей значительному количеству перевозимыхъ грузовъ, то, тѣмъ не менѣе, приходится примѣняться ко все болѣе и болѣе увеличивающемуся движенію, какъ пассажирскому, такъ и товарному.

Дѣйствительно, мы видимъ, что съ самаго открытія движенія по дорогѣ, которое послѣдовало 20 лѣтъ тому назадъ, въ районѣ дороги постоянно возникаютъ все новыя и новыя фабрики и заводы для обработки сырыхъ продуктовъ разнаго рода. Усиленная постройка особенно замѣтна въ послѣднее время.

Въ настоящее время нѣтъ почти станцій на главной линіи, а также на Луковскомъ участкѣ и особенно на соединительной вѣтви, при которой не было бы какого нибудь фабричнаго, или заводскаго производства, или даже нѣсколькихъ, фабрикаты которыхъ перевозятся по дорожѣ. Они строятся не только въ нѣкоторыхъ разстояніяхъ отъ станцій, но и при самыхъ станціяхъ и главномъ пути. Нѣкоторые изъ нихъ, особенно наиболѣе крупные имѣютъ свои вѣтви, проведенныя со станцій, или съ главнаго пути дороги. По этимъ вѣтвямъ подаются вагоны прямо на заводы для нагрузки и выгрузки груза. Всего больше построено винокуренныхъ заводовъ, хотя многіе изъ нихъ существовали и ранѣе проведенія дороги, но послѣ открытія дороги выстроилась наибольшая часть, особенно ректификаціонные заводы. Затѣмъ главное мѣсто занимаютъ сахарные заводы съ довольно крупнымъ производствомъ, какъ Цѣхановскій и Люблинскій. Особенно много паровыхъ мельницъ, стеклянныхъ заводовъ и лѣсопиленъ; есть также заводы: пивоваренные, крахмальные, кирпичные, кожевенные, торфяные, фаянсовые, механическіе, мѣдно и чугуно-литейные, красильные и другіе, а также фабрики: шерстопрядильныя, цементныя, солода, израсцовъ, мягкой мебели, дощечекъ для мелкихъ ящиковъ, колесной мази, землѣдельческихъ орудій и многія другія. Всего имѣется въ районѣ дороги, не считая собственно Варшаву съ ея громаднымъ фабричнымъ и заводскимъ производствомъ, 194 фабрикъ и заводовъ, на коихъ занято 597 административныхъ лицъ, 7900 рабочихъ и производится около 14 милліоновъ пудовъ фабрикатовъ, 1 милліонъ ведеръ вина, 35 милліоновъ градусовъ спирта, а всего на сумму около 30.000.000.

Близость и удобство сообщенія съ Варшавою для вывоза фабрикатовъ на ближайшій крупный рынокъ, возможность отправлять ихъ прямо съ мѣста производства на всѣ русскія дороги, а главное близость топлива, которое получается изъ Домбровскихъ каменно-

угольныхъ коней, обиліе воды въ рѣчкахъ, пересѣкающихъ дорогу, и необходимой почти въ каждомъ производствѣ, обиліе шоссированныхъ дорогъ и выгоды многихъ другихъ экономическихъ условій все это вызываетъ постоянное открытіе все новыхъ и новыхъ фабрикъ и заводовъ по близости главной артеріи Привислинскаго желѣзнаго пути. Этотъ путь служитъ заводамъ и фабрикамъ съ самаго начала ихъ постройки для доставки строительныхъ матеріаловъ, необходимыхъ механизмовъ, машинъ, паровыхъ котловъ, а послѣ постройки для вывоза фабрикатовъ. Такимъ образомъ Привислинская дорога, вызывая развитіе заводской, промышленной и землѣдѣльческой дѣятельности края и, годъ отъ году, значительно увеличивая общее количество перевезенныхъ по ней грузовъ, а слѣдовательно и увеличивая свою дѣятельность, какъ коммерческую, такъ и техническую, даже сверхъ предѣловъ пропускной и провозной способности дороги, не вызываетъ въ той-же мѣрѣ увеличенія своей доходности въ силу, уже выказанныхъ соображеній; а напротивъ всякое развитіе дѣятельности края, служащее его обогащенію, будетъ все болѣе, какъ мнѣ кажется, приносить ущербъ дорожѣ въ матеріальномъ отношеніи, такъ какъ не оплачивается трудовыхъ и финансовыхъ затратъ дороги.

Чтобы познакомиться наглядно съ прогрессивностью возростанія дѣятельности дороги въ отношеніи пробѣга, перевозки пассажировъ и грузовъ и доходности, приведу таблицу данныхъ 20-лѣтней эксплуатаціи дороги, взявъ для краткости только данныя 10 лѣтъ черезъ годъ. (См. Таб. № 11).

Разсмотримъ данныя этой таблицы съ надлежащимъ освѣщеніемъ ихъ. Пробѣги, какъ поѣздо-верстъ, такъ и вагоно-осе-верстъ постоянно увеличивались хотя нѣкоторые года замѣтно уменьшеніе противъ предшествовавшего года, но къ концу 1897 года общее увеличеніе по пробѣгу поѣздовъ за 20 лѣтъ достигло почти въ $1\frac{3}{4}$ раза большаго, а по пробѣгу вагоно-осе-верстъ въ

ТАБЛИЦА № 11.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Г о д ы	Пробѣгъ въ тысячахъ		Перевезено		Принято и сдано	Среднія данныя			Средній составъ товарныхъ поѣздовъ	Валовой сборъ	Расходъ эксплуатаціи	Чистый доходъ
	Пѣздо-версть	Вагоно-осе-версть	Тысячъ пассажирговъ	Милліоновъ пудовъ вся- каго рода грузовъ во всѣхъ поѣздахъ		Тысячъ груженыхъ ва- гоновъ на передаточ- ныхъ пунктахъ	версты					
					Пробѣгъ пассажировъ		Пробѣгъ пуда груза	Средняя нагрузка вагона				
1878	1.769	63.521	650	38.236	68	68	130	235	22.25	2.633	2.367	295
1880	1.532	52.694	721	45.961	71	70	89	263	21.20	2.557	2.516	40
1882	2.061	83.136	794	60.751	120	69	160	317	24.49	3.586	2.763	822
1884	1.989	77.425	854	76.566	135	65	108	303	23.98	3.294	2.911	383
1886	2.204	87.502	922	80.527	161	66	126	317	24.32	3.671	3.100	571
1888	2.715	119.504	925	105.840	234	67	147	365	25.56	4.697	3.272	1.425
1890	2.466	107.765	925	122.198	236	66	112	323	25.77	4.841	3.746	1.095
1892	2.551	117.426	675	129.264	275	64	119	337	27.96	4.987	3.942	1.044
1894	2.835	139.264	1.071	172.284	405	68	125	373	28.04	5.765	4.378	1.387
1896	3.110	157.778	1.276	189.986	475	65	124	357	29.22	6.515	4.992	1.523

2¹/₂ раза большаго сравнительно съ первымъ полнымъ годомъ эксплуатаціи. Перевозка пассажировъ, хотя и увеличивалась, но весьма медленно, а нѣкоторые года какъ 86, 88, 90, 91, или оставалась безъ измѣненій, или даже уменьшалась, какъ въ 92 году, но это былъ годъ холерный, слѣдовательно исключительно вліявшій неблагоприятно на пассажирскій проѣздъ. Послѣ 1892 года замѣтно особенное увеличеніе числа пассажировъ, которое объясняется не столько введеніемъ удешевленнаго

проѣзда, такъ какъ онъ мало отразился на дорогѣ, имѣющей сильное мѣстное движеніе на короткія разстоянія, сколько введеніемъ постоянного и внезапнаго контроля пассажирскихъ поѣздовъ и особенно вслѣдствіе развивающагося въ послѣднее время дачнаго движенія. Изъ графы 7-ой, показывающей средній пробѣгъ пассажировъ на дорогѣ видно, что въ первые годы эксплуатаціи дороги онъ былъ нѣсколько больше и въ немъ замѣтна постоянная склонность къ пониженію. Дѣйствительно въ 1880 году пассажиръ пробѣжалъ по дорогѣ 70 верстъ и даже въ 1894 году, во время введенія удешевленнаго тарифа, средній пробѣгъ достигъ только 68 верстъ, поднявшись на 4 версты противъ 1892 года и не болѣе 1 или 2 верстъ противъ нѣсколькихъ прежнихъ лѣтъ. Какъ я уже и раньше замѣтилъ, на дорогѣ существуетъ значительное дачное движеніе, главнымъ образомъ на протяженіи 35 верстъ, между Ново-Георгиевскомъ и Варшавою съ одной стороны и на протяженіи 25 верстъ, между Отвоцкомъ и Варшавою съ другой.

На этихъ перегонахъ имѣется 8 остановочныхъ пунктовъ и 4 дачныхъ станцій, при чемъ на одномъ перегонѣ на разстояніи 14 верстъ имѣется 5 остановочныхъ дачныхъ пунктовъ. Число остановочныхъ дачныхъ пунктовъ постоянно увеличивается, такъ какъ вся мѣстность подъ Варшавою и именно между Ваверомъ и Отвоцкомъ обращается въ дачное житъе. Соеобщеніе съ дачными станціями и пунктами производится тремя парами пассажирскихъ поѣздовъ и 9 дачными поѣздами и кромѣ того въ воскресные и праздничные дни двумя дополнительными увеселительными поѣздами. Но это сообщеніе совершенно недостаточно, поѣзда ходятъ значительно переполненные пассажирами, увеличеніе же числа ихъ невозможно по недостатку вагоновъ.

5-ая графа особенно наглядно указываетъ постепенное усиленное возростаніе количества пудовъ перевезеннаго груза, которое въ 1896 году достигло 189 милліоновъ, увеличившись въ 5 разъ противъ 1893 года. Осо-

бенное увеличеніе перевозки грузовъ замѣтно съ 1893 года. Среднее общее превышеніе послѣдующаго года надъ предъидущимъ во все время эксплуатаціи въ отношеніи перевозки грузовъ и обмѣна съ сосѣдними дорогами выражаются для перваго 22,9%, а для втораго 15%. Въ этомъ отношеніи особенно замѣчательнъ 1894 годъ, въ которомъ превышеніе по перевозкѣ грузовъ въ отношеніи 1893 года было на 24,5%, а по обмѣну на 32%.

Средній пробѣгъ груза въ общемъ понижается—особенно если взять его въ сравненіи съ 1882 и 1888 годами; это пониженіе находится въ прямой зависимости отъ увеличенія перевозки мѣстныхъ грузовъ. Что касается средней нагрузки вагона, то она особенно спустилась въ 1896 году сравнительно съ 1894 годомъ, въ которомъ она достигла 373 пудовъ. Въ годъ усиленной перевозки хлѣбныхъ грузовъ изъ Ковеля въ Млаву, именно въ 1888 году, средняя нагрузка была 365; послѣдующіе годы, въ коихъ не было усиленной транзитной хлѣбной перевозки, по тѣмъ не менѣе перевозка полногрузныхъ вагоновъ постепенно возрастала,—возрастала и средняя нагрузка. Паденіе ея въ 1896 году слѣдуетъ исключительно приписать недостаточному количеству вагоновъ подъемной силы въ 750 пудовъ на русской сѣти, принимавшихся съ сосѣднихъ дорогъ, вслѣдствіе чего приходилось провозить въ вагонѣ подъемной силы 610 пудовъ всего только 150, т. е. отгруженную часть. Средній составъ поѣздовъ въ теченіе всего періода времени эксплуатаціи дороги постоянно повышался, что зависѣло исключительно отъ внимательнаго отношенія къ утилизаціи оборота подвижнаго состава, хотя эта цифра сама по себѣ, взятая абсолютно и весьма мала, но это происходитъ отъ того, что, во первыхъ составъ поѣздовъ по соединительной вѣтви не превышаетъ 23 вагоновъ вслѣдствіе тяжелаго профиля дороги, а густота движенія по этой вѣтви значительно болѣе, чѣмъ на главной линіи, а во вторыхъ отъ общей слабосильности нашихъ паровозовъ. Предѣльный составъ

на дорогѣ 33 груженыхъ по главной линіи и 23 по соединительной вѣтви. Затѣмъ остаются графы, показывающія доходность дороги, о которой я уже говорилъ выше, почему позволю себѣ обратить въ настоящее время вниманіе только на постепенность и постоянство въ отношеніи увеличенія валоваго сбора, который возрастаетъ, хотя и постоянно, но весьма незначительно, во всякомъ случаѣ не въ той пропорціи, въ которой замѣтно возрастаніе количества перевезенныхъ грузовъ.

На увеличеніе расхода эксплуатаціи въ явный ущербъ чистаго дохода имѣютъ особенное вліяніе ежегодные значительные расходы на наемъ подвижнаго состава и конвенціонные штрафы по обмѣну вагонами.

Расходъ этотъ происходитъ вслѣдствіе недостаточнаго оборудованія дороги подвижнымъ составомъ, такъ что приходится ежегодно нанимать вагоны и паровозы, но нанятаго количества вагоновъ оказывается недостаточно и, волей неволей, приходится должать сосѣднимъ дорогамъ и платить установленные штрафы. Суммы уплаченные за послѣдніе три года по этимъ статьямъ слѣдующія:

ТАБЛИЦА № 12.

1	2	3	4	5	6
Годы	За наемъ подвижнаго состава (305 ст.)			По конвенціоннымъ штрафамъ (199 ст.)	Всего
	Паровозовъ	Вагоновъ	Всего		
1894	—	149.287,41	149.287,41	82.667,64	231.955,05
1895	39.423,53	280.525,19	319.948,72	98.224,20	418.172,92
1896	21.604,36	178.900,31	200.504,67	125.018,70	325.523,37
Итого . . .			769.740,70	305.910,54	945.651,24

Особенно неблагоприятны въ этомъ отношеніи были 1894 и 1895 года, въ которые израсходованы наибольшія суммы, вслѣдствіе чего и доходность послѣдняго была наименьшая, не только изъ 3 послѣднихъ лѣтъ (см. табл. № 1), но и за всѣ послѣдніе 10 лѣтъ.

Вообще движеніе по дорогѣ въ 1894, 95 и 96 годахъ перешло за предѣлы средствъ оборудованія дороги, что и вызвало лишніе простои вагоновъ и замедленіе въ ихъ слѣдованіи кромѣ значительныхъ расходовъ на наемъ подвижнаго состава и конвенціонные штрафы. Въ отчетѣ за 1895 годъ въ отдѣлѣ перерасходовъ приведены цифровыя данныя сравненія дѣятельности дороги съ 1893 годомъ, которой былъ особенно благоприятенъ въ смыслѣ отсутствія перерасходовъ по смѣтѣ, хотя работа дороги превысила смѣтныя предположенія, но ей удалось обойтись безъ найма товарныхъ вагоновъ и безъ вагонныхъ долговъ сосѣднимъ дорогамъ. Эти данныя доказываютъ, что дорога послѣ 1893 года, въ которомъ было перевезено 137 милліоновъ пудовъ, перешла тотъ предѣлъ, при которомъ возможно правильное вагонное хозяйство, что и высказано въ отчетѣ.

Что касается чистаго дохода, то вообще онъ возрастаетъ за послѣдніе годы, но конечно не настолько, насколько было бы желательно сообразно съ усиленнымъ развитіемъ работы дороги. За все время существованія дороги въ частномъ обществѣ ни разу не было выдачи дивиденда акціонерамъ и кромѣ того дорога осталась должна казнѣ около 31 милліона по недоимкамъ по гарантіи акцій и процентамъ по недоимкамъ, а равно и по недоимкамъ въ платежѣ процентовъ и погашеніи по облигаціямъ, оставленнымъ за правительствомъ.

Говоря объ увеличеніи дѣятельности дороги необходимо обратить вниманіе на увеличеніе обмѣна груженными вагонами за послѣдніе 5 лѣтъ съ тремя сосѣдними дорогами, которые сдаютъ наибольшее количество вагоновъ на Привислинскую дорогу и, въ свою очередь,

получаютъ отъ нея почти такое же количество груженныхъ.

ТАБЛИЦА № 13.

1	2	3	4	5	6	7
Количество груженныхъ вагоновъ принятыхъ и сданныхъ Привислинскою дорогою						
Года	Принято съ Юго-Западн. въ Ковель	Процентное увеличеніе противъ 1892 г.	Сдано на Варш.-Тереспольскую въ Луковѣ	Процентное увеличеніе противъ 1892 г.	Принято съ Ивангородо-Домбров. въ Ивангородѣ	Процентное увеличеніе противъ 1892 г.
1892	48.955	—	11.847	—	38.078	—
1893	42.544	— 15%	13.266	120%	46.566	16%
1894	65.697	34%	19.663	66%	64.909	70%
1895	67.471	37%	26.170	120%	65.703	72%
1896	75.042	53%	29.417	147%	73.268	92%

Данныя эти показываютъ постепенное значительное увеличеніе обмѣна сравнительно съ 1892 годомъ, при чемъ къ послѣднемъ году пріемъ грузовъ на Домбровскую дорогу увеличился на 92%, сдача на Варшавско-Тереспольскую въ Луковѣ на 147%, а пріемъ въ Ковель съ Юго-Западныхъ на 53%.

Если суммировать общее число принятыхъ и сданныхъ груженныхъ вагоновъ, то увеличеніе дѣятельности этихъ трехъ передаточныхъ пунктовъ будетъ еще рельефнѣе. Между тѣмъ оборудованіе станцій путями и личнымъ составомъ не происходитъ въ той же пропорціи, какъ увеличеніе дѣятельности ихъ, почему и приходится требовать слишкомъ большихъ усилій отъ личнаго персонала для выполненія непосильной и несоответственной средствамъ дороги работы. Общій сводъ работъ дороги за послѣдніе пять лѣтъ слѣдующій.

ТАБЛИЦА № 14.

Годъ	Отправлено поѣздовъ							Среднія данныя							Общій пробѣгъ всѣхъ вагоновъ	
	Большой и средней скорости	Ихъ пробѣгъ въ верстахъ	Малой скорости	Ихъ пробѣгъ въ верстахъ	Всего поѣздовъ	Съ пробѣгомъ		Пробѣгъ поѣздовъ	Число отправ. поѣзд. въ день	Составъ поѣздовъ		Большой и средней скорости	Малой скорости	Составъ всѣхъ поѣздовъ	Верста	Осе-верста
1892	12,961	811,398	26,705	1,740,203	39,666	2,551,601		62.60	65.16	35.51	73.16	9.43	26.24	21.54	54,973,854	117,426,835
1893	12,559	913,794	20,749	1,680,818	33,308	2,503,612		72.76	81.39	34.41	66.86	8.37	28.35	22.19	55,561,679	118,784,918
1894	13,331	733,139	22,687	2,102,673	36,018	2,835,812		55.00	92.68	36.52	62.16	9.34	28.04	22.57	65,791,096	139,264,497
1895	15,738	741,525	23,077	2,169,263	38,815	2,910,788		47.11	94.00	43.11	63.22	9.47	28.00	23.28	67,770,916	143,446,769
1896	16,962	865,685	22,722	2,245,144	39,684	3,110,829		51.06	98.80	46.45	62.25	10.08	29.22	23.89	74,333,746	157,778,260

Всѣ эти данныя показываютъ постепенное увеличеніе дѣятельности дороги. Нѣкоторое исключеніе представляетъ 1892 годъ, въ которомъ при общемъ числѣ отправленныхъ поѣздовъ 39,666 (гр. 6.), почти равномъ числу отправленныхъ поѣздовъ въ 1896 году 39,684, общій пробѣгъ вагоно-верстъ и вагоно-осе-верстъ крайне малъ сравнительно съ пробѣгомъ 1896 года, почему и средній составъ поѣздовъ былъ всего только 26.24 (гр. 13). Пробѣгъ поѣздовъ большой и средней скорости въ 1894, 95 и 96 годахъ (гр. 3) значительно меньше 1893 года, что произошло потому, что въ эти года были отмѣнены товаропассажирскіе поѣзда, существовавшіе ранѣе, почему и средній пробѣгъ поѣздовъ большой и средней скорости въ 1893 году былъ 72.76 верстъ (гр. 8), тогда какъ въ послѣдующіе года онъ уменьшился до 55,00, 47,11 и 51,06 верстъ. Сравнительная незначительность ежегоднаго прироста числа поѣздовъ (гр. 6) и незначительность прироста пробѣга поѣздовъ (гр. 5 и 7) съ одной стороны и увеличеніе средняго состава поѣздовъ (гр. 12 и 13), поднятіе котораго хотя на одну единицу въ годъ при остающемся безъ измѣненія профили дороги и тѣхъ же слабыхъ паровозахъ и весьма значительное ежегодное увеличеніе общаго пробѣга вагоно-верстъ и вагоно-осе-верстъ (гр. 15 и 16) съ другой стороны, показываетъ весьма наглядно стремленіе управленія службою движенія къ лучшей утилизаціи предоставленныхъ ей средствъ.

Въ этомъ отношеніи особенно рельефенъ 1893 годъ по сравненіи его съ 1892 г. Въ первомъ при меньшемъ числѣ поѣздовъ (гр. 6), пробѣгъ поѣздовъ меньше на 48 тысячъ верстъ, общій пробѣгъ вагоно-верстъ и вагоно-осе-верстъ болѣе чѣмъ въ 1892 году (гр. 15 и 16) а средній составъ поѣздовъ при этомъ съ 26.24 поднялся до 28.35 (гр. 13).

Все сказанное мною и приведенныя мною цифры ясно доказываютъ постепенное и усиленное возрастаніе дѣятельности дороги, при томъ такой дѣятельности, кото-

рая, несмотря на недостаточность средств, увеличивающихся непропорционально работъ (ст. таб. гр. 3) тѣмъ не менѣе, годъ отъ году, достигаетъ лучшихъ результатовъ въ отношеніи производительности пробѣга.

Если обратить вниманіе на увеличеніе подвижнаго состава: какъ главнѣйшаго средства для выполненія, усиливающейся перевозки грузовъ, то въ этомъ отношеніи дорога окажется въ весьма печальномъ положеніи. Приведу для примѣра данныя о количествѣ вагоновъ и паровозовъ, находившихся въ распоряженіи службы движенія для перевозки грузовъ (кромѣ скота, для перевозки котораго имѣется 60 скотскихъ вагоновъ) въ отношеніи количества перевезеннаго груза за послѣдніе 5 лѣтъ.

ТАБЛИЦА № 15.

1	2	3	4	5	6
Года	Количество пудовъ перевезеннаго груза	Количество собственнаго состава, бывшаго на дорогѣ		Количество пудовъ, которое приходится на одинъ	
		Вагоновъ	Паровозовъ	Вагонъ	Паровозъ
1892	129.264.000	2.175	120	59.432	1.077.241
1893	137.889.000	2.174	120	63.378	1.148.658
1894	142.284.000	2.174	120	79.801	1.435.700
1895	182.034.000	2.174	120	84.190	1.516.956
1896	189.986.000	2.374	120	80.027	1.582.383

Данныя эти показываютъ, что количество собственнаго подвижнаго состава на дорогѣ въ теченіи 4-хъ лѣтъ не только не увеличилось, а даже уменьшилось на одинъ вагонъ, тогда какъ въ тоже время количество пудовъ перевезеннаго груза увеличилось на 53 милліона пудовъ; въ 1892 году приходилось 59000 пу-

довъ на одинъ вагонъ, а въ 1895 году уже 84 тысячи. Тѣмъ не менѣе только въ 1896 году удалось выхлопотать себѣ увеличеніе вагоннаго парка только на 200 вагоновъ. Число паровозовъ до послѣдняго времени оставалось одно и тоже; почему количество пудовъ на одинъ паровозъ, не исключая и пассажирскихъ, годъ отъ году, значительно увеличивалось.

Понятно почему приходилось нанимать подвижной составъ и кромѣ того тратить громадныя суммы для погашенія вагонныхъ долговъ.

Все, что говорилось до сихъ поръ, относилось вообще ко всей дорогѣ, но замѣтка о дѣятельности дороги будетъ не полна, если не упомянуть о работѣ ея вѣтвей сравнительно съ главной линіей, особенно о работѣ соединительной вѣтви.

Подробное ознакомленіе съ дѣятельностью дороги по пассажирскому и товарному движенію заставляеть обратить вниманіе, насколько работа по соединительной вѣтви интенсивнѣе работы главной линіи и Луковской вѣтви и насколько она въ тоже время мало производительна.

Для нагляднаго ознакомленія приведу данныя о числѣ поѣздовъ и ихъ пробѣгѣ за послѣдніе 5 лѣтъ (1892—1896) по среднему выводу изъ пятилѣтней работы поѣздовъ большой и средней скорости и поѣздовъ малой скорости. (См. Таб. № 16).

Поѣзды большой и средней скорости на соединительной вѣтви (гр. 8), превышая своимъ числомъ въ соотвѣтствующіе годы число поѣздовъ главной линіи (гр. 2) на 33%, въ тоже время дѣлають пробѣгъ въ 16 разъ менѣе поѣздовъ главной линіи (гр. 5 и 9). На главной линіи средній пробѣгъ 147 верстъ (гр. 4), на соединительной вѣтви всего только 6.50 (гр. 10). Даже на Луковскомъ участкѣ (гр. 5), на которомъ поѣздовъ въ 6 разъ менѣе, чѣмъ на соединительной вѣтви, они дѣлають пробѣгъ въ полтора раза большій

(гр. 6). Еще рѣзче разница въ пробѣгѣ поѣздовъ малой скорости въ отношеніи ихъ числа.

ТАБЛИЦА № 16.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Наименованіе поѣздовъ	На главной линіи			На Ивангородо-Луковскомъ учас.			На соединительной вѣтви		
	Число поѣздовъ	Пробѣгъ въ верстахъ	Средній пробѣгъ	Число поѣздовъ	Пробѣгъ въ верстахъ	Средній пробѣгъ	Число поѣздовъ	Пробѣгъ въ верстахъ	Средній пробѣгъ
Большой и средней скорости .	4.674	676.050	147.91	978	55.746	57.00	6.222	41.450	6.50
Малой скорости	5.449	1.735.017	331.09	1.595	84.159	52.38	10.068	89.663	8.96

Число поѣздовъ соединительной вѣтви почти въ 2 раза болѣе, чѣмъ на главной линіи (гр. 2 и 8), но въ тоже время они дѣлаютъ пробѣгъ въ 19 разъ меньше (гр. 3 и 9). Средній пробѣгъ поѣздовъ на главной линіи въ эти года въ 38 разъ болѣе, чѣмъ на соединительной вѣтви (гр. 4 и 10). Эти данныя ясно показываютъ не только относительное преимущество соединительной вѣтви въ густотѣ движенія поѣздовъ, но и абсолютную ихъ интенсивность и ничтожную производительность.

Между тѣмъ движеніе по этой вѣтви, или какъ ее называютъ Обводной, сопряжено со значительно большими трудностями, чѣмъ на главной линіи. Эксплоатация обводной линіи во всѣхъ отношеніяхъ значительно труднѣе главной, результатъ же, какъ въ смыслѣ матеріальнаго вознагражденія, такъ и въ смыслѣ выгоды среднихъ данныхъ, крайне неблагопріятенъ. Ничтожность среднихъ данныхъ этой линіи, кромѣ чи-

сла поѣздовъ, значительно понижаетъ общія среднія данныя всей дороги.

Соединительная вѣтвь около Варшавы, не смотря на свое короткое протяженіе въ 11 верстъ, представляетъ сама по себѣ совершенно отдѣльную дорогу съ крайне сложнымъ путевымъ устройствомъ, не встрѣчающимся ни на одной изъ русскихъ дорогъ и нѣсколькими громадными станціями съ такими сложными и значительными операціями, что на рѣдкихъ русскихъ дорогахъ съ большими протяженіями можно встрѣтить такія станціи. Познакомлю съ ихъ дѣятельностью и значеніемъ въ краткихъ словахъ.

1) Варшава Обводная — перегрузочная станція около товарной станціи Варшавско-Вѣнской жел. дороги, перегружающая грузы, идущіе съ узкой колеи на широкую и обратно въ числѣ болѣе 110.000 вагоновъ въ годъ съ 45—50 милліонами пудовъ груза; это единственная во всей Россіи перегрузочная станція съ такой большой операціей.

2) Варшава-Привислинская Товарная — отправляющая и получающая болѣе 200.000 отправокъ въ годъ съ 20 милліонами пудовъ груза.

3) Варшава-Привислинская Пассажирская — имѣющая въ лѣтнее время болѣе 30 пассажирскихъ поѣздовъ въ день.

4) Прага Привислинская, — проходная сортировочная станція, перерабатывающая въ день до 1.300—1.500 вагоновъ.

5) Постъ Висла, — находящійся на пересѣченіи путей, идущихъ изъ Варшавы съ одной стороны къ Прагѣ Привислинской, а съ другой къ Прагѣ Тереспольской, Варшавѣ С.-Петербурго-Варшавской и главной пассажирской линіи своей дороги на Люблинъ и Ковель.

6) Постъ Таргувекъ, — находящійся на взаимномъ пересѣченіи путей, идущихъ съ 13 различныхъ пунктовъ.

7) Прага-Заводъ, — работающая, какъ передаточная станція съ С.-Петербургско-Варшавскою дорогою и какъ самостоятельная станція въ смыслѣ принятія и отправления грузовъ съ фабрикъ и заводовъ подгороднаго мѣстечка Марки.

Кромѣ двухъ главныхъ путей, одного ширококолейнаго въ 11.55 верстъ протяженіемъ и другаго изколейнаго въ 10.43 версты эта вѣтвь выдѣляетъ изъ себя еще 16 боковыхъ вѣтвей со среднимъ протяженіемъ 1.06 версты, при чемъ максимальная длина ихъ 3.47 версты, а минимальная 0.30 версты.

Общее протяженіе соединительной вѣтви 38.95 верстъ, въ томъ числѣ главныхъ путей 21.98, боковыхъ вѣтвей 16.97, изъ нихъ ширококолейнаго пути 21.59, а узкоколейныхъ 17.36 верстъ.

Болѣе или менѣе подробное описаніе соединительной вѣтви сдѣлано мною въ особомъ мѣстѣ поданномъ на ЛП Общемъ Конвенціонномъ Съѣздѣ 23 Сентября 1895 года и приложенномъ къ протоколу, какъ приложение № 4. Но съ тѣхъ поръ эта вѣтвь уже успѣла сдѣлать нѣсколько шаговъ къ еще большому развитію и усложнилась прибавкой новыхъ боковыхъ вѣтокъ и пересѣченій путей.

Въ техническомъ отношеніи эта линія представляетъ изъ себя единственную въ Россіи весьма сложную сѣть путей съ частыми взаимными пересѣченіями въ одномъ уровнѣ узкихъ и широкихъ путей между собою посредствомъ крестовинъ безъ стрѣлокъ, что допускается только въ западной Европѣ и Америкѣ, но не практикуется у насъ въ Россіи; нѣсколько разъ, какъ напримѣръ на мосту черезъ Вислу, эти пути сходятся вмѣстѣ, входя одинъ съ другой; кромѣ того, при подходѣ къ мосту со стороны Праги, подъемъ въ 0.012, такъ что поѣзда слѣдуютъ къ мосту съ подталкивающимъ паровозомъ въ хвостѣ поѣзда, вслѣдствіе чего составъ поѣздовъ не можетъ быть болѣе 23 вагоновъ. Эта сложная во всѣхъ отношеніяхъ дорога требуетъ

крайне внимательнаго отношенія къ ней всего управленія дороги и крайне напряженной дѣятельности всѣхъ служащихъ на ней.

Съ нынѣшней весны на этой линіи между Варшавою съ одной стороны и Прагою Привислинскою, Прагою-Тереспольскою и Прагою-Заводъ — съ другой, устроена электрическая сигнализационная система Саксби и Фармера съ цѣлою серіей семафоровъ и централизованными стрѣлками жесткой тяги, управляемыми изъ 2-хъ будокъ на постахъ Висла и Таргувекъ.

Постомъ Висла командуетъ станція Варшава, а постъ Таргувекъ дѣйствуетъ самостоятельно, имѣя начальника станціи и 2-хъ помощниковъ, дежурящихъ самостоятельно по очереди, по 12 часовъ въ смѣну. Съ открытіемъ сигнализационной системы и ихъ пересѣченій и централизаціи стрѣлокъ поста Таргувекъ, открытъ пропускъ пассажирскихъ поѣздовъ изъ Варшавы по направленію къ Ковелю и обратно черезъ пересѣченіе Таргувекъ, безъ захода на станцію Прага Привислинская, какъ практиковалось съ открытія дороги до 1897 года. Оборудование сложныхъ пересѣченій постовъ Висла и Таргувекъ современными европейскими приборами и аппаратами имѣло цѣлью гарантировать безопасность движенія и увеличить пропускную способность дороги, при развившейся интенсивности движенія, которой уже не могли въ полной мѣрѣ удовлетворять примитивныя слѣдованія поѣздовъ по телеграфному соглашенію съ путевыми депешами, на передачу коихъ, съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ, уже не хватало времени, почему, въ настоящее время, поѣзда между Варшавою и Прагою, черезъ Вислу слѣдуютъ съ помощью электрической сигнализационной, безъ путевыхъ депешъ.

Возникновеніе и постепенное развитіе соединительной вѣтви имѣетъ свою исторію, съ которой не мѣшаетъ познакомиться. Она построена казною въ 1876—1877 году, во время послѣдней турецкой компаніи спе-

ціально для соединенія Варшавско-Вѣнской дороги съ С.-Петербурго-Варшавскою и Варшавско-Тереспольскою дорогами, въ видахъ скорѣйшей и удобнѣйшей перевозки военныхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ за границы и желѣзныхъ заводовъ, расположенныхъ при Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ — на театръ военныхъ дѣйствій.

По окончаніи постройки эксплуатація ея предложена казною С.-Петербурго Варшавской желѣзной дороги т. е. Главному Обществу, но оно, взвѣсивъ всю трудность, неудобства и убыточность эксплуатаціи такой вѣтви, благоразумно отказалось и тогда казна передала ее строившейся въ то время, Привислинской дорогѣ, которая и стала управлять ею, построивъ вѣтвь отъ Вислы къ Прагѣ Привислинской, для соединенія этой вѣтви съ главной линіей дороги. Такимъ образомъ образовался родъ треугольника, вершина котораго была у Поста Висла, а основаніемъ главная линія дороги; у одного конца этого основанія станція Прага Привислинская, а у другаго, съ отвлѣченіемъ отъ главнаго пути, перегрузочная платформа на 104³ вер. С.-Петербурго Варшавской дороги, такъ называемая Варшава-Военная (нынѣ Прага-Заводъ) и Прага-Тереспольская. На противоположенномъ концѣ этой вѣтви у самой товарной станціи Варшавы Варшавско-Вѣнской дороги, выстроена станція Варшава-Обводная для перегрузки грузовъ изъ узкоколейныхъ вагоновъ въ ширококолейные и обратно. Все было сдѣлано въ мнѣнствѣ и при томъ безъ малѣйшей идеи о томъ, что дѣятельность этой вѣтви со временемъ можетъ развиваться до весьма солидныхъ размѣровъ.

Пролегая между городомъ и Цитаделю, дорога, естественно вызвала желаніе господъ военныхъ, живущихъ въ Цитадели, имѣть возможность при поѣздкахъ по Привислинской дорогѣ не ѣздить далеко на вокзалъ станціи Праги Привислинской, а садиться въ поѣздъ тутъ же, около Цитадели.

Возникло ходатайство; казна дала дорогѣ землю и, по надлежащемъ разрѣшеніи, построена открытая платформа и организована прицѣпка классныхъ вагоновъ къ проходящимъ передаточнымъ товарнымъ поѣздамъ. Потомъ платформу сдѣлали крытой; черезъ нѣсколько времени построили маленькій вокзалъ и станцію Варшаву Привислинскую и открыли пріемъ постороннихъ пассажировъ, живущихъ въ мѣстности ближе станціи. Открывъ пріемъ пассажировъ, явилась надобность, во избѣжаніе пересадокъ, подавать поѣзда главной линіи въ Варшаву Привислинскую для высадки и пріема пассажировъ.

Послѣ устроики платформы для пріема и отправленія военныхъ грузовъ, которая въ скоромъ времени обратилась въ товарную станцію Варшаву и, постепенно разрастаясь, вслѣдствіе своего выгоднаго положенія въ многолюдной и торговой мѣстности, дошла до теперешнихъ своихъ размѣровъ большой станціи (Таб. 10). По мѣрѣ увеличенія пассажирскаго и товарнаго движенія, увеличивали вокзалъ и пристроивали товарныя платформы и пакгаузы. Въ 1885 году открылось движеніе пассажирскихъ узкоколейныхъ поѣздовъ отъ Вѣнскаго вокзала до Праги Тереспольской для пассажировъ прямаго сообщенія между Берлиномъ, Вѣною и Москвою; отправлялось по одному поѣзду съ каждой стороны, потомъ по два, теперь уже по 4 поѣзда, а съ Ноября мѣсяца будетъ ходить еще пятая пара именно курьерскій поѣздъ прямаго сообщенія Петербурга съ Ницею, такъ называемый „Sud Express“. Въ настоящее время пассажирскій вокзалъ сталъ тѣснѣе до невозможности; станціонныхъ путей мало—всего 6 съ 2 узкоколейными въ томъ числѣ; послѣдній путь уже занялъ часть крѣпостнаго гласиса сосѣдняго форта, а съ боковыхъ сторонъ станція стѣснена двумя, пересѣкающими ея пути, городскими улицами съ очень бойкимъ проѣздомъ, крайне стѣсняющимъ передвиженіе вагоновъ на станціи. Наступаетъ настоятельная на-

добнось подумать о новомъ мѣстѣ для пассажирской станціи и о новомъ каменномъ вокзалѣ, вполне приличномъ для такого города, какъ Варшава, и отвѣчающемъ современнымъ требованіямъ массы постоянныхъ пассажировъ. Вокзалъ Привислинской дороги такъ плохъ, что въ текущемъ году, при посѣщеніи Государемъ Варшавы, мы должны были ходатайствовать объ отклоненіи, предполагавшагося, проѣзда Государя по нашей линіи въ Ново-Георгіевскъ черезъ этотъ вокзалъ, указавъ для этого путь черезъ вокзалъ С.-Петербургско-Варшавской дороги и Прагу Заводъ, на что и было изъявлено согласіе. Товарная станція, судя по ежегодному возростанію количества прибывающихъ и отправляющихся грузовъ, можетъ также сдѣлаться недостаточной и требуетъ расширенія.

Кромѣ расширенія станціи съ самаго открытія вѣтви она постоянно развивалась постройкой боковыхъ вѣтвей и врядъ ли когда либо наступитъ конецъ этому развитію. Оно вполне естественно и понятно. Весь край, и особенно Варшава, въ фабричномъ, заводскомъ и военномъ отношеніи постоянно развиваются. Фабрики, заводы, частные и военные склады, группируясь около соединительной вѣтви, стремятся примкнуть къ ней особой вѣткой, которая соединила бы ихъ со всею сѣтью русскихъ и заграничныхъ дорогъ, для непосредственнаго отправления своихъ фабрикатовъ и для получения хлѣба, сырья и особенно каменнаго угля.

Вслѣдствіе этого постоянно производится пристройка боковыхъ вѣтвей, конца которой невозможно предвидѣть. Въ настоящее время ощущается уже невозможность своевременной подачи вагоновъ въ разные склады и уборки ихъ вслѣдствіе недостаточности пропускной способности соединительнаго пути, а между тѣмъ въ Управление дороги продолжаютъ поступать заявленія о постройкѣ новыхъ развѣтвленій.

Кромѣ развитія станціи Варшавы, какъ пассажирской, такъ и товарной, необходимо въ скоромъ времени

предпринять развитіе станціи Варшава-Обводная, которая становится до такой степени тѣсна, что она уже не въ состояніи даже держать у себя вагоны въ ожиданіи составленія документовъ и должна отправлять груженные вагоны безъ документовъ во избѣжаніе загроможденія станціи, досылая ихъ вслѣдъ пассажирскими поѣздами.

Вообще можно сказать, что не только соединительная вѣтвь, но и вся Привислинская дорога далеко не окончилась въ своемъ развитіи. Разъ вступивши на почву общенія съ фабричной и заводской дѣятельностью, она можетъ остановиться въ своемъ развитіи только вмѣстѣ съ остановкою въ развитіи дѣятельности края. Но такъ какъ дѣятельность края еще только начинается, и нѣтъ никакого основанія предполагать, что она почему либо остановится въ своемъ развитіи, то, весьма естественно ожидать все большаго и большаго развитія движенія на дорогѣ и, связаннаго съ нимъ улучшенія современнаго ея положенія. Настоящее ея движеніе требуетъ усиленнаго развитія станцій, путей, пакгаузовъ и особенно увеличенія подвижнаго состава.

Въ теченіе текущаго года дорога уже получила 600 товарныхъ вагоновъ и кредитъ на 9 паровозовъ и 20 классныхъ вагоновъ, но заказъ послѣднихъ не можетъ быть выполненъ ранѣе весны будущаго года. Съ полученіемъ этого подвижнаго состава, которой данъ по докладу поданному 3 года тому назадъ, положеніе дороги нисколько не улучшится, такъ какъ за это время дорога настолько подвинулась въ своемъ развитіи, что новаго подвижнаго состава уже недостаточно. Очевидно развитіе дороги идетъ быстрѣе рѣшенія вопросовъ объ удовлетвореніи ея нуждамъ. Неторопливость въ рѣшеніи такихъ вопросовъ составляетъ не послѣднюю трудность въ эксплуатаціи дороги. Это тѣмъ болѣе ощутительно въ этомъ краѣ, въ которомъ, надо замѣтить, мѣстные предприниматели, коммерсанты и вообще жители значительно подвижнѣе своихъ собратьевъ

внутри Имперіи и при томъ по характеру своему и по воспитанію весьма склонны къ частной предпріимчивости.

Заводская, фабричная и торговая дѣятельность района дороги вызываютъ постоянныя сношенія представителей фирмъ этихъ предпріятій съ управленіемъ дороги, для разнаго рода совѣщаній о порядкѣ и времени перевозокъ, и наконецъ для составленія и выработки договоровъ, условій и соглашеній не только при началѣ этихъ предпріятій, но и въ послѣдствіе. Эти постоянныя совѣщанія обязательныя для управленія дороги, какъ въ силу общихъ правилъ, такъ и въ видахъ привлеченія грузовъ на дорогу, которые, кстати сказать, и не всегда составляютъ предметъ дохода, занимаютъ весьма много служебнаго времени у главныхъ лицъ управленія и составляютъ не послѣднюю трудность эксплоатации дороги, тѣмъ болѣе, что договоры и соглашения составляются не на одинъ годъ и требуютъ крайне внимательнаго отношенія къ существу вопроса для полной взаимной гарантіи интересовъ сторонъ. По выработкѣ и заключеніи договоровъ сношенія управленія съ заводской и фабричной администраціей становятся постоянными, входя въ общій составъ текущихъ дѣлъ, чѣмъ значительно увеличиваетъ ихъ. Но на такія дѣла претендовать нельзя такъ какъ они составляютъ положительную сторону дѣла, но есть и отрицательная — это общая склонность мѣстныхъ жителей къ занесенію безконечныхъ и въ большинствѣ случаевъ неосновательныхъ жалобъ, къ претензіямъ и искамъ всякаго рода, которые загромождаютъ Управленіе массой такого дѣла, которое вовсе не извѣстно, или вообще мало извѣстно другимъ Управленіямъ жел. дорогъ.

Къ одной изъ существенныхъ трудностей эксплоатации дороги должна быть отнесена постоянная, безпрерывная, напряженная дѣятельность дороги въ теченіи послѣднихъ четырехъ лѣтъ. Обыкновенно на всѣхъ почти дорогахъ въ лѣтнее время, или въ другіе

періоды времени года имѣется 2—3 мѣсяца въ году, когда дорога, или вовсе не работаетъ, или работаетъ очень мало, что даетъ возможность персоналу служащихъ отдохнуть отъ понесенныхъ ими трудовъ, воспользоваться по очереди отпускомъ для отдыха, или для леченія и тѣмъ возстановить свои расшатанныя силы для предстоящей новой работы.

Это оказываетъ благотѣльное вліяніе на здоровье служащихъ, поддерживая въ нихъ энергію и даетъ извѣстнаго рода импульсъ къ будущей усиленной дѣятельности. Привислинская дорога въ послѣднее пять лѣтъ усиленно работаетъ безъ всякаго перерыва, съ полнымъ напряженіемъ силъ всего персонала служащихъ, конечно только при условіи строгаго соблюденія сроковъ отдыха, установленныхъ министерскими правилами, но тѣмъ не менѣе постоянная усиленная работа слишкомъ трудна для служащихъ, какъ на линіи, такъ и въ конторахъ. Результатомъ такого рода дѣятельности является частое заболѣваніе служащихъ, мѣстный элементъ которыхъ вообще не отличается крепостью, здоровьемъ и выносливостью, необходимой для желѣзнодорожной дѣятельности. Эти заболѣванія ставятъ въ крайнее затрудненіе управленіе службою движенія, вслѣдствіе неимѣнія свободныхъ лицъ для замѣщенія заболѣвшихъ. Положеніе это тѣмъ болѣе тягостно, что оно не гарантируетъ безопасности движенія и ставитъ завѣдывающаго движеніемъ въ положеніе пріятной перспективы вѣчно находиться подъ дамокловымъ мечемъ уголовной отвѣтственности. Иногда на линіи 30—40 заболѣвшихъ, а запасныхъ агентовъ, разрѣшенныхъ по смѣтѣ, всего 14. При густотѣ движенія на дорогѣ и неимѣнии лишнихъ служащихъ, всѣ заняты своей работой; одинъ дѣлать за другаго, или дѣлать два дѣла не можетъ, почему отсутствующаго замѣнить необходимо. Но кѣмъ же замѣнить, когда всѣ запасные уже разосланы? Если заболѣвшій агентъ служить по техническому движенію, то его нельзя за-

ставить дежурить второй срок его обязательной службы. Въ такомъ случаѣ отъ переутомленія онъ навѣрно пуститъ поѣздъ на поѣздъ и останется внѣ обвиненія, которое всецѣло перенесется на завѣдывающаго движеніемъ. Почему въ такихъ случаяхъ и приходится прибѣгать къ разнаго рода комбинаціямъ перемѣщенія лицъ, а когда онѣ все уже исчерпаны, назначаютъ почти что перваго встрѣчнаго, неэкзаменованнаго по движенію, или кондуктора. И все это при существующемъ интенсивномъ движеніи.

Въ такихъ случаяхъ вынуждены руководствоваться слѣдующей сомнительной логикой. Переутомленный агентъ при тяжелыхъ мѣстныхъ личныхъ условіяхъ обязательно сдѣлаетъ какой нибудь роковой промахъ; свѣжій же агентъ, хотя и не представляющій гарантіи въ знаніи дѣла, по въ силу его свѣжести можетъ и не сдѣлать такого промаха. Однимъ словомъ изъ 2-хъ золь выбирается по видимому лучшее. Но тѣмъ не менѣе постановка дѣла крѣйне не нормальная и по видимому не должна быть вовсе терпима, разъ отъ нея зависитъ безопасность движенія. Къ сожалѣнію смѣтнымъ комиссіямъ такого рода постановку дѣла на практикѣ выяснитъ невозможно, такъ какъ онѣ вовсе не принимаютъ во вниманіе мѣстныхъ условій и руководствуются только сравненіями съ другими дорогами.

14 запасныхъ агентовъ на дорогу въ 500 верстъ, это дѣйствительно значительная цифра, если взять ее отвлеченно, а если заглянуть въ статистику больныхъ и отпусковыхъ, то она скажетъ слѣдующее.

Въ теченіе 1896 года число больныхъ и отпусковыхъ дней, подлежащихъ замѣщенію запасными агентами было въ службѣ движенія 6774.

14 запасныхъ агентовъ даютъ 5110 дней въ году; исключая изъ этого числа 10% на больныхъ въ средѣ самихъ запасныхъ получимъ 4599 дней для замѣщенія, а такъ какъ надлежало замѣстить 6774, то слѣдовательно 2175 замѣстить не кѣмъ, т. е. надо еще 6 за-

пасныхъ агентовъ, тогда, по крайней мѣрѣ, статистика будетъ въ порядкѣ, но дѣло будетъ сдѣлано не вполне и агентовъ все таки будетъ мало для правильного веденія дѣла и полного убѣжденія въ гарантіи безопасности движенія.

Надо принять во вниманіе еще слѣдующее обстоятельство. При усиленной работѣ одновременно всѣхъ большихъ станцій и немѣня лишняго личного состава, приходится справляться съ дѣломъ только при условіи полного напряженія рабочихъ силъ служащихъ, работа коихъ не регистрируется обязательными нормами и, не смотря на это напряженіе, для замѣщенія заболѣвшихъ служащихъ по движенію приходится брать замѣстителей съ тѣхъ-же большихъ станцій завѣдомо ослабляя ихъ работоспособность и вызывая еще большую напряженность остальныхъ для выполненія необходимой работы, которая не ждетъ. Превышеніе предѣла сопротивленія матеріаловъ ихъ растяженію выражается разрывомъ ихъ; это явленіе ясно до очевидности легко познаваемо и имѣетъ къ тому-же выработанные коэффициенты. Превышеніе же предѣла напряженія дѣятельности такихъ агентовъ—понятіе отвлеченное, оно ощущается только непосредственно самой станціей и даетъ себя знать отдаленными результатами, которые на железнодорожномъ языкѣ называются: просрочкой грузовъ, лишнимъ простоемъ вагоновъ, слабой утилизацией оборота подвижнаго состава, невыполненіемъ обмѣновъ и вагонными долгами и т. и. заурядными явленіями, за которыя дорогамъ приходится нести денежную отвѣтственность въ суммѣ значительно большей чѣмъ тѣ расходы, которые слѣдовало бы нести для избѣжанія ихъ.

Для нашего государственнаго контроля еще не имѣетъ права гражданства коэффициентъ густоты движенія на дорогѣ и коэффициентъ постоянства движенія, онъ съ ними не считается; для него важно сравненіе съ другой облюбованной почему либо дорогою, безъ

всякого отношенія не только къ указаннымъ мною коэффиціентамъ, которые еще, кстати сказать, и не выработаны, но и къ количеству перевезеннаго груза и способу его перевозки.

Не малую трудность въ эксплуатаціи дороги представляетъ постоянная недостаточность смѣтнаго назначенія для такой дороги, которая усиленно развиваетъ свою дѣятельность. Приведу примѣръ смѣтныхъ предположеній послѣднихъ 3 лѣтъ въ сравненіи съ результатами эксплуатаціи. Для краткости возьму только пробѣгъ поѣздовъ и общее число пудовъ перевезеннаго груза: (См. Таб. № 17).

И такъ мы видимъ, что результаты эксплуатаціи превышали смѣтныя предположенія по пробѣгу на 9.79, 14.39 и 18.28%, а въ среднемъ на 14.12 процента, а по количеству перевезеннаго груза на 29.08; 34.19 и 54.51% и въ среднемъ на 39.24 процента. Такимъ образомъ при недостаточности личнаго персонала и недостаточности средствъ приходится ежегодно производить усиленную работу. Принципъ смѣтнаго назначенія — не выходить по возможности изъ предѣловъ прошлаго года имѣть свое *raison d'être* только на дорогѣ на которой движеніе установилось по одной нормѣ т. е. на точкѣ замерзанія, а на дорогѣ, которая ежегодно по среднимъ даннымъ за 19 лѣтъ эксплуатаціи увеличиваетъ обмѣтъ на 15%, количество перевезенныхъ грузовъ на 22%, а въ послѣднее время на 24% и 32% это непримѣнимо.

Особенную трудность эксплуатаціи дороги при значительной густотѣ движенія поѣздовъ представляетъ весьма слабый фактическій личный контроль надъ правильностью слѣдованія поѣздовъ по перегонамъ, взаимными скрещеніями и обгонами ихъ на станціяхъ со стороны Ревизоровъ движенія, на обязанности коихъ всецѣло лежитъ такой контроль. Слабость контроля зависитъ не отъ недѣятельности господъ Ревизоровъ Движенія, но отъ неимѣнія достаточного времени обращать личное вниманіе на эту весьма важную отрасль дѣятельности

ТАБЛИЦА № 17.

1	2	3	4	5						
	1894	1895		1896	средняго превыше- нія %					
	Смѣтныи	Дѣйстви- тельный	% превышенія	Смѣтныи		Дѣйстви- тельный	% превышенія			
Пробѣгъ поѣздовъ	2 582 562	2 835,812	9,79	2 544,600	2 910,778	14,39	2 620,000	3 110,829	18,28	14,12
Общее число пу- довъ перевезен- наго груза . .	133,466,906	172,285,793	29 08 135 645,405	182,036,018	34,19 122,959,440	189,987,688	54,51	39,24		

дороги, отъ которой зависить не только успѣшность оборота подвижнаго состава, своевременность слѣдованія грузовъ, правильность объѣздовъ съ сосѣдними дорогами, но и, главнымъ образомъ, безопасность движенія поѣздовъ. При постоянной усиленной работѣ дороги понятно, что у Ревизоровъ Движенія накапливается масса конторскаго дѣла по разслѣдованіямъ разнаго рода и особенно по множеству неосновательныхъ жалобъ, которыми пассажиры въ изобиліи награждаютъ дорогу; не имѣя ни помощниковъ, ни письмоводителей, Ревизоры Движенія обязаны не только производить на мѣстѣ разслѣдованія, и собирать матеріалы для выясненія дѣла, но кромѣ того тратить много времени для составленія докладовъ и донесеній по производимымъ раслѣдованіямъ и запросы разнаго рода. Между тѣмъ на дорогѣ всего 2 Ревизора Движенія, участки которыхъ имѣютъ протяженія 234 и 273 версты съ массой большихъ и сильно работающихъ станцій и на нихъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія возложена личная отвѣтственность за правильность и безопасность движенія и правильность оборота вагоновъ. Но при всемъ своемъ усердіи, молодости и энергіи они не въ состояніи исполнить свои обязанности и приказанія Г. Министра. Для правильной постановки дѣла необходимо имѣть не двухъ а четырехъ Ревизоровъ Движенія. Управление же дороги скромно просило только назначить 2-хъ письмоводителей, чтобы освободить ихъ отъ конторскихъ занятій и дать возможность большую часть своего времени проводить на линіи, но получило отказъ, мотивированный тѣмъ, что назначеніе письмоводителей вопросъ не Привислинской дороги, а всѣхъ дорогъ вообще и если, дать ихъ намъ, то надо дать и всѣмъ дорогамъ. При этомъ конечно не былъ принятъ во вниманіе коэффициентъ густоты движенія, по которому изъ числа 27 русскихъ дорогъ, Привислинская за 1895 годъ стоитъ 9-й (обзоръ грузоваго движенія) и всѣ дороги, рабо-

тающія больше ея имѣютъ и средства въ отношеніи личнаго состава значительно большія.

Ревизоръ Движенія по смыслу своей дѣятельности долженъ представлять инструктивную функцію и при томъ быть, такъ сказать, глазами и ушами Начальника Движенія; ясно, что онъ какъ инструкторъ долженъ быть всегда на мѣстѣ, гдѣ инструкции являются непонятными и, кромѣ того, постоянно видѣть и слышать все, что дѣлается на линіи, чтобы быть посредникомъ между распорядительной властью и ея исполнителями. Какъ бы не былъ хорошъ личный составъ, но только постоянный, непосредственный надзоръ за нимъ дѣлаетъ его вполнѣ соответствующимъ тѣмъ серьезнымъ обязанностямъ, которыя возложены на него. Расходъ на такой надзоръ сторицею окупается его производительностью. Не говоря уже о весьма естественномъ уменьшеніи процента несчастныхъ случаевъ, стоящихъ всегда очень солидныхъ суммъ, только уничтоженіе, или даже уменьшеніе, простоя вагоновъ и ускореніе ихъ оборота,—одно это требуетъ предоставленія Ревизорамъ Движенія полной возможности постоянного нахожденія на линіи и занимать ихъ конторскимъ дѣломъ непрестанно и, если это дѣлается, то только вслѣдствіе невозможности освободить ихъ отъ массы занятій по немѣнью у нихъ помощниковъ, или письмоводителей.

Приводя все сказанное къ одному знаменателю, слѣдуетъ прійти къ слѣдующему заключенію.

1) Привислинская дорога, какъ самостоятельное коммерческое предпріятіе частнаго акціонернаго общества при настоящей средней тарифной ставкѣ въ $\frac{1}{33}$ не могла быть доходной, т. е. не могла зарабатывать своимъ акціонерамъ дивидендъ, выдаваемый изъ чистаго дохода за оплатой процентовъ по гарантіи акцій и облигацій, но, какъ казенная дорога, доходность коихъ не опредѣляется затраченнымъ капиталомъ, она всегда будетъ приносить доходъ, увеличивающійся годъ отъ году.

2) Несмотря на небольшую доходность, дорога эта имѣетъ серьезное общегосударственное значеніе, такъ какъ, безъ должной матеріальной выгоды для себя, она служить къ развитію въ краѣ фабричной и заводской промышленности, сельско-хозяйственной и торговой дѣятельности, увеличивая и упрочивая, какъ производительность всей восточной части края, такъ и сношенія его со всей Имперіей.

3) Дорога содѣйствуетъ развитію взаимнаго обмена произведеніями, какъ самаго края, такъ Пруссіи и Австріи со всей Имперіей.

4) Вслѣдствіе своего ежегоднаго значительнаго роста въ отношеніи перевозки грузовъ, требуетъ постоянного развитія въ техническомъ отношеніи, которое возможно только на государственныя средства.

5) Интенсивность дѣятельности дороги, сложность условій перевозки грузовъ, исключительная трудность эксплуатаціи вызываютъ необходимость сохранить ее цѣлость, какъ основную дорогу края, увеличивая ее присоединеніемъ сосѣднихъ вѣтвей, или дорогъ, имѣющихъ къ ней тяготѣніе, указываемое естественнымъ теченіемъ грузовъ.

Оканчивая настоящую замѣтку о Привислинской дорогѣ и, имѣя въ виду существовавшее весною мнѣніе о возможности присоединенія ее къ Варшавско-Тереспольской, я не могу не привести нѣкоторыя данныя для сравненія работы двухъ дорогъ за послѣдніе года, именно 1892, 1893, 1894, 1895 и 1896 съ указаніемъ (гр. 3, 5, 7, 9, 11 и 12) процентнаго превышенія работы Привислинской дороги надъ Варшавско-Тереспольскою за каждый годъ. (См. Таб. № 18).

Данныя за 1896 годъ показываютъ, что Варшавско-Тереспольская дорога находится въ настоящее время въ томъ періодѣ, въ которомъ Привислинская дорога была еще 10—12 лѣтъ тому назадъ (таб. № 11). За все время своего существованія т. е. за тѣже 20 лѣтъ Варшавско-Тереспольская дорога почти вовсе не

ТАБЛИЦА № 18.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Г О Д Ы	1892		1893		1894		1895		1896		Средній % пре- вышенія
Длина до- роги	Прив. 507	37%	507	—	507	—	597	—	507	—	—
	В.Тер. 368	—	502	—	502	—	502	—	502	—	—
Общее число поѣзд.-верс.	Прив. 2.551.601	79%	2.503.612	66%	2.835.812	60%	2.910.788	51%	3.110.829	34%	48,3%
	В.Тер. 1.421.959	—	1.507.765	—	1.773.802	—	1.938.132	—	2.240.289	—	—
Вагоно-осе- вереть	Прив. 117.426.835	58%	118.784.918	51%	139.264.497	50%	143.446.769	40%	157.778.260	43%	40,3%
	В.Тер. 73.881.005	—	78.637.784	—	93.074.927	—	101.810.416	—	110.404.329	—	—
Густота движенія	Прив. 5.032	29%	4.958	63%	5.593	58%	5.741	49%	6.136	27%	45,2%
	В.Тер. 3.864	—	3.003	—	3.533	—	3.861	—	4.462	—	—
Перевозка пассажировъ	Прив. 1.061.219	31%	1.164.317	31%	1.227.384	27%	1.363.225	22%	1.508.966	29%	23,2%
	В.Тер. 809.677	—	887.157	—	964.005	—	1.104.827	—	1.164.933	—	—
Перевозка грузовъ	Прив. 129.265.338	162%	137.870.208	154%	172.285.793	153%	182.036.018	131%	189.987.688	128%	121,3%
	В.Тер. 48.622.513	—	54.158.118	—	67.978.113	—	78.546.026	—	83.234.206	—	—
Пудо-вереть	Прив. 16120.570.608	130%	16456.579.492	103%	22207.622.295	134%	21428.364.113	95%	23686.337.036	103%	94,1%
	В.Тер. 7006.937.707	—	8100.977.511	—	9487.216.759	—	10944.860.199	—	11625.911.404	—	—

развилась сама по себѣ; въ настоящее время увеличеніе ея движенія исключительно зависитъ отъ увеличенія того количества грузовъ, которое сдастъ ей Привислинская дорога въ Прагѣ и въ Луковѣ и, частью отъ того транзитнаго груза, который направляется съ восточныхъ дорогъ черезъ ея посредство на Привислинскую дорогу черезъ Прагу и Луковъ.

Сопоставленіе данныхъ по работѣ 2 дорогъ (таб. № 18) весьма наглядно показываетъ на какой значительный процентъ Привислинская дорога превышаетъ работу Варшавско-Тереспольской. Хотя въ дѣятельности послѣдней замѣчается нѣкоторое и даже по большей части значительное улучшеніе по отношенію къ ея собственной работѣ предыдущихъ лѣтъ, но, тѣмъ не менѣе, сравнительно съ Привислинскою во всѣ указанные въ таблицѣ № 18 года превышеніе поражаетъ своею громадною.

Особенно поразительна разница въ работѣ за 1892 годъ, именно по пробѣгу на 79%, и по количеству перевезенныхъ грузовъ на 162%. Въ послѣдующіе года разница въ работѣ все уменьшается, хотя по перевозкѣ грузовъ она уменьшается очень медленно и незначительно и еще въ 1894 году выражается 153% превышенія. Въ общемъ среднее превышеніе работы Привислинской дороги за 5 лѣтъ все таки на 60% болѣе Варшавско-Тереспольской, а по нѣкоторымъ отдѣламъ работъ среднее превышеніе болѣе 100%, особенно по количеству перевезенныхъ грузовъ, которое доходитъ до 121%; только одно среднее превышеніе пассажирскаго движенія нѣсколько менѣе другихъ, именно 23%.

Превышеніе пробѣга поѣздовъ выражается средней цифрою въ 43.3%.

Выведу отношеніе количества груза, которое должно было быть перевезено по Привислинской дорогѣ по отношенію количества груза Варш.-Тереспольской дор. къ ея пробѣгу за всѣ пять вышеприведенныхъ лѣтъ.

Возьму для облегченія расчета данныя въ тысячахъ. Искомыя величины будутъ отысканы изъ слѣдующей формулы для 1892 года.

$$(X = \frac{48.622 \times 2551}{1421} = 86.512)$$

По такимъ же формуламъ выведу искомыя величины и для послѣдующихъ лѣтъ и получу слѣдующую таблицу этихъ данныхъ.

ТАБЛИЦА № 19.

Года	2	3	4
	Привислинская перевезла	Должна была пере- вести	% превыше- нія
	Въ тысячахъ		
1892	129.265	86.512	49%
1893	137.870	89.951	53%
1894	172.285	108.684	58%
1895	182.036	118.405	53%
1896	189.987	115.561	64%
Средніи % превышенія			55,4%

Слѣдовательно Привислинская дорога ежегодно на 49, 53, 58, 53, и 64% работала производительнѣе Варшавско-Тереспольской, а въ среднемъ за всѣ 5 лѣтъ на 55,4 процента.

Если возьмемъ обратное сравненіе и выведемъ какой пробѣгъ должна была бы имѣть Варшавско-Тереспольская дорога при сохраненіи отношенія количества груза къ пробѣгу Привислинской дороги, то получимъ

$$(X = \frac{2551 \times 48.622}{129.265} \approx 951)$$

ТАБЛИЦА № 20.

1 Года	2 Пробѣгъ въ тысячахъ		4 На сколько процентовъ про- бѣгъ былъ больше
	Дѣйствительный	Который долженъ быть	
1892	1421	951	49%
1893	1507	983	53%
1894	1773	1112	58%
1895	1938	1261	53%
1896	2240	1362	64%

Слѣдовательно процентъ производительности работы одинъ и тотъ же, но для Привислинской дороги положительный а для Варшавско-Тереспольской отрицательный.

Эта записка не имѣетъ цѣлью разсматривать причину такого явленія, почему я и не дѣлаю дальнѣйшихъ комментариевъ.

Во всякомъ случаѣ еслибы состоялось присоединеніе Привислинской дороги къ Варшавско-Тереспольской, съ уничтоженіемъ фирмы первой дороги, то это было бы небывалое въ исторіи русскихъ дорогъ событіе, не имѣвшее до сихъ поръ своего прецедента.

Не было еще примѣра, чтобы дорога дѣятельная со значительной интенсивной работой, ставящей ее въ первые ряды русскихъ дорогъ, была бы поглощена дорогой съ меньшимъ и крайне простымъ движеніемъ, дорогой, неразвившей перевозку своего собственного груза (см. ст. 26 протокола IV Съѣзда Нач. Коммерч. Служ.) и по интенсивности движенія, стоящей почти послѣдней въ ряду казенныхъ дорогъ и, тѣмъ болѣе, подъ фирмой, кото-

рая сдѣлалась анахронизмомъ и не имѣетъ государственнаго значенія. Говоря это, я конечно не имѣю въ виду вопросъ личнаго состава, такъ какъ онъ подчиняется совершенно другимъ условіямъ, не составляющимъ предметъ настоящаго обзора.

Привислинская жел. дорога, работая для города Варшавы и для всего Привислянскаго края, а также на всю Россію, какъ передаточная инстанція русскихъ грузовъ, направляющихся за границу и заграничныхъ, отправляющихся въ Россію и какъ дорога, имѣющая у себя двѣ таможни, дѣятельность которыхъ распространяется на всю Имперію, несетъ на себя всѣ тягости за русскую вѣтвь, не пользуясь ихъ выгодами, почему и имѣетъ неотъемлемое право, не только на вполнѣ самостоятельное положеніе, но и на значительныя затраты государственныхъ суммъ на ее улучшеніе въ техническомъ отношеніи, не столько въ ея личныхъ интересахъ и въ интересахъ Вѣдомства Путей Сообщенія, сколько въ общихъ интересахъ всего государства.

Н. П. Верховской.

Г. Варшава 17-го Сентября 1897 года.

385(09)

Б.НОЯ.97

В-36

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Краткій Обзоръ

ПРИВИСЛИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Развитіе сѣдвиженія,
перевозка пассажировъ, грузовъ
и доходность.

Составилъ

Н. П. ВЕРХОВСКОЙ

Начальникъ Службы Движенія.

ВАРШАВА.

Въ Типографіи Тов. С. Оргельбранда Сыновей.

1897.

78646



КРАТКІЙ ОБЗОРЪ

ПРИВИСЛИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

№ 385-(09)

В 36

Краткій Обзоръ

ПРИВИСЛИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Развитіе ея движенія,
перевозка пассажировъ, грузовъ
и доходность.



Составилъ

Н. П. ВЕРХОВСКОЙ

Начальникъ Службы Движенія.

ВАРШАВА.

Въ Типографіи Тов. С. Оргельбранда Сыновей.

1897.