

проект

Калб Дил.

625.11.9
В 18

ЗАПИСКА

объ упорядоченіи Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла
въ связи съ постройкою Варшавско-Калишской же-
лѣзной дороги

по проекту

Генеральнаго Штаба Полковника Тизенгаузена.

40664

маш. м. 10.1.11.

Принято 1892 г.



ВАРШАВА

Варшавская Типографія и Литографія
11 ТРЕМБАЦКАЯ 11.

—
1899.

Не выдается на дом

Шифр

ПРОВЕРЕНО
19



План на 10.11.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

I. Современное неудовлетворительное состояние Варшавского железнодорожного узла.

Неудовлетворительное состояние Варшавского железнодорожного узла и насущная необходимость его упорядочения признаны уже давно, но окончательное разрешение этого вопроса откладывалось изъ года въ годъ, частью вследствие значительной стоимости предприятия и невыгодности его, а главнымъ образомъ въ виду трудности выработать проектъ, который одновременно удовлетворилъ бы всѣмъ разнообразнымъ, отчасти взаимно противорѣчащимъ условіямъ, а именно — удобствамъ железнодорожного движенія въ мирное и военное время, интересамъ военного вѣдомства вообще и обороны Варшавской крѣпости въ частности и, наконецъ, условіямъ городского благоустройства. Главнѣйшіе недостатки существующаго Варшавского железнодорожного узла заключаются въ слѣдующемъ:

1) *Отсутствіе общей центральной пассажирской станціи и расположеніе вокзаловъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ по большей части на далекихъ, слабо-населенныхъ окраинахъ города.*

На правомъ берегу Вислы, на Прагѣ, находятся три пассажирскія станціи: Прага-Тереспольская, Варшава-Петербургская и Прага-Привислинская, и на лѣвомъ берегу двѣ — Варшава-Привислинская и Варшава-Вѣнская, а между тѣмъ изъ числа 650 т. жителей города 600 т. живетъ на лѣвомъ берегу, собственно въ Варшавѣ, и только 50 т. на правомъ берегу, на Прагѣ.

Для жителей Варшавы большимъ затрудненіемъ является, кромѣ отдаленности Пражскихъ вокзаловъ, также и проѣздъ къ нимъ по Александровскому мосту, вследствие очень значительнаго движенія по немъ экипажей, подводъ и вагоновъ конно-желѣзныхъ дорогъ.

Только станція Варшавско-Вѣнской дороги занимаетъ центральное положеніе, но подходящія къ ней пути, врѣзываясь на протяженіи полутора верстъ тупикомъ внутрь города, раздѣляютъ его на двѣ почти отдѣльныя части, причемъ Товарная и Желѣзная улицы, по которымъ въ чертѣ города производится сообщеніе черезъ линію Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, пересекаются этой линіей въ одномъ уровнѣ, что крайне затруднительно для грузоваго движенія, доходящаго на одной только Товарной улицѣ до 30.000 подводъ ежедневно. Понятно, что неудобство такого сообщенія вредно отражается на благосостояніи этой окраины Варшавы, развивающейся гораздо слабѣе прочихъ частей города.

2) *Недостаточное количество товарныхъ станцій и неправильное размѣщеніе ихъ, такъ какъ три товарныя станціи находятся*

4

91408



49904

на правомъ берегу Вислы, въ малонаселенной Прагѣ, а остальные расположены хотя и на лѣвомъ берегу, но на западной и сѣверозападной окраинахъ города, тогда какъ промышленный центръ Варшавы, гдѣ сосредоточено наибольшее число фабрикъ и заводовъ, находится въ юго-восточной, прирѣчной части ея.

Неправильное размѣщеніе товарныхъ станцій значительно увеличиваетъ стоимость доставки грузовъ и, вызывая усиленное грузовое движеніе почти по всѣмъ улицамъ, наноситъ городу большой ущербъ порчею мостовыхъ; это особенно бросается въ глаза на улицахъ, ведущихъ къ Александровскому мосту, пропускающему въ день болѣе 50.000 подводъ.

3) *Недостаточная провозоспособность существующей обводной линіи Привислинской дороги*, являющаяся слѣдствіемъ того, что мостъ черезъ Вислу построенъ лишь на одинъ путь, а грузовое движеніе доходитъ въ годъ до 90 миллионовъ пудовъ. Въ результатъ получаются постоянныя задержки въ движеніи грузовъ, вредно отражающіяся на нашей торговлѣ.

Съ постройкою новой ширококолейной линіи на лѣвомъ берегу Вислы количество грузовъ, проходящихъ черезъ Варшавскій желѣзнодорожный узелъ, несомнѣнно увеличится, и обводная Привислинская дорога въ существующемъ ея видѣ окажется совершенно несостоятельной даже для удовлетворенія требованій коммерческаго движенія, не говоря уже о воинскомъ движеніи военного времени, — а потому ***вопросъ о постройкѣ Варшавско-Калишской желѣзной дороги неразрывно связанъ съ вопросомъ объ упорядоченіи Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла.***

II. Первоначальные проекты упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла.

Въ 1896 году, по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, для разработки вопроса объ упорядоченіи Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла была образована въ Варшавѣ особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ директора Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги т. с. Рыдзевскаго, причемъ, согласно журнала Инженернаго Совѣта Министерства Путей Сообщенія отъ 19-го Іюня и 3-го Іюля 1896 года за № 112, утвержденнаго Г-мъ Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, основаніемъ работъ коммиссіи должно было служить слѣдующее постановленіе означеннаго Совѣта:

„Признать необходимость устройства общаго центрального вокзала для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, сходящихся въ г. Варшавѣ, и подхода къ нему особою вѣтвью, независимо существующей обводной вѣтви Привислинской желѣзной дороги, со стороны ей противоположной и связанной съ нею въ другомъ концѣ, со включеніемъ этой новой вѣтви въ непосредственное сообщеніе съ Варшавско-Тереспольской и Петербурго-Варшавской желѣзными дорогами.

Исходнымъ пунктомъ работъ означенной коммиссіи была ***предвзятая идея обратить существующій Варшавско-Вѣнскій вокзалъ въ центральную станцію Вар-***

шавскаго желѣзнодорожнаго узла, соединивъ его черезъ станцію Прага-Тереспольская съ другими дорогами праваго берега Вислы.

По одному изъ этихъ проектовъ предполагалось соединить вокзалъ Варшавско-Вѣнской дороги со станціей Прага-Тереспольская при помощи соединительной вѣтви, проходящей *тоннелемъ* подъ Иерусалимской аллеей и затѣмъ по мосту черезъ Вислу противъ этой аллеи, но комиссія признала этотъ проектъ нецѣлесообразнымъ вслѣдствіе очень большой его стоимости, техническихъ трудностей выполненія, а также неудобствъ въ отношеніи городского благоустройства.

По другому проекту было предположено соединить вокзалъ Варшавско-Вѣнской дороги со станціей Прага-Тереспольская *при помощи вѣтви, пересѣкающей Mokotowskie военное поле почти по срединѣ его* и переходящей Вислу по мосту у д. Саска-Кемпа, но, кромѣ многихъ техническихъ затрудненій, проектъ этотъ признанъ неосуществимымъ еще и потому, что военное вѣдомство отказалось допустить занятіе подъ желѣзную дорогу середины Mokotowskie военного поля.

По третьему проекту было предположено соединить Варшавско-Вѣнскій вокзалъ со станціей Прага-Тереспольская при помощи соединительной вѣтви, проведенной *въ обходъ Mokotowskie военного поля* къ мосту на р. Вислѣ у д. Саска-Кемпа.

Не смотря на многія техническія затрудненія, нарушеніе требованій городского благоустройства и дороговизну проекта вслѣдствіе проведенія линіи по густо населеннымъ кварталамъ города и черезъ городскіе фильтры, — вышеупомянутая комиссія признала этотъ проектъ цѣлесообразнымъ и осуществимымъ, хотя упорядоченіе желѣзнодорожнаго узла при помощи центральной тупиковой станціи, допускаемое лишь въ крайнихъ случаяхъ, не можетъ считаться рациональнымъ рѣшеніемъ вопроса. Министерство Путей Сообщенія не согласилось съ этимъ заключеніемъ комиссіи и постановило подвергнуть вопросъ объ упорядоченіи Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла дальнѣйшей разработкѣ, для чего *въ концѣ 1898* года вышеназванная комиссія открыла вновь свои дѣйствія, причемъ продолжаетъ придерживаться своихъ предвзятыхъ идей объ устройствѣ центрального вокзала на станціи Варшавско-Вѣнской дороги, не обращая вниманія на требуемыя для сего *несообразно большія средства, дѣлающія невозможнымъ осуществленіе проекта въ близкомъ будущемъ*, какъ того настоятельно требуютъ коммерческія и военныя нужды края.

III. Основанія упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла въ связи съ постройкою Варшавско-Калишской дороги по проекту полковника Тизенгаузена.

Въ основаніе проектируемаго нами сооруженія Варшавско-Калишской желѣзной дороги положенъ принципъ — удовлетворить экономическимъ интересамъ края, а въ особенности потребностямъ его боевой подготовки, постройкою недостающей желѣзной дороги при помощи частнаго желѣзнодорожнаго предпріятія, а не на счетъ казны, такъ какъ трудно разсчитывать, чтобы въ близкомъ будущемъ государство, преслѣдующее болѣе широкія цѣли, могло бы удѣлить

достаточныя средства для быстрого осуществленія этого предпріятія, не, обѣщающаго особенно большихъ доходовъ.

Какъ было изложено выше, постройка Варшавско-Калишской желѣзной дороги неизбѣжно связана съ упорядоченіемъ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла и оба эти сооруженія должны составлять одно нераздѣльное предпріятіе, такъ какъ только при этомъ условіи убыточное само по себѣ упорядоченіе Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла можетъ быть сдѣлано *безъ субсидій отъ казны*.

Въ техническихъ условіяхъ, поставленныхъ намъ для производства изысканій Варшавско-Калишской желѣзной дороги и утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія, относительно упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла сказано: *)

„Оконечнымъ пунктомъ въ Варшавѣ Варшавско-Калишской желѣзной дороги будетъ служить новая, общая для всѣхъ примыкающихъ въ Варшавѣ желѣзныхъ дорогъ станція на лѣвомъ берегу р. Вислы, предположенная къ постройкѣ Обществомъ Варшавско-Калишской желѣзной дороги.

Въ случаѣ, если бы устройство общей пассажирской станціи въ предѣлахъ города потребовало несоразмѣрно большихъ затратъ, что должно быть подтверждено подробными расчетами, — то общая пассажирская станція можетъ быть расположена за предѣлами города, но, по возможности, ближе къ нему. Товарная станція можетъ быть расположена отдѣльно отъ общей пассажирской станціи. Въ обоихъ случаяхъ, какъ общая пассажирская, такъ и товарная станціи должны быть удобно связаны отдѣльными вѣтвями со всѣми станціями прилегающихъ желѣзныхъ дорогъ, независимо отъ круговаго непрерывнаго соединенія съ тѣми же станціями.

Настоящій проектъ упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла составленъ *совершенно независимо* отъ выводовъ и взглядовъ комиссіи подъ предсѣдательствомъ Директора Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, а лишь на основаніи собственнаго совершенно самостоятельнаго многолѣтняго изученія всѣхъ мѣстныхъ условій вообще и военныхъ въ особенности.

IV. Описаніе упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла въ связи съ постройкою Варшавско-Калишской желѣзной дороги по проекту полковника Тизенгаузена.

Упорядоченіе Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла по нашему проекту достигается соотвѣтствующимъ направленіемъ около города Варшавы магистральныхъ линій Варшавско-Калишской дороги, устройствомъ на лѣвомъ берегу Вислы общей центральной пассажирской станціи для всѣхъ сходящихся въ Варшавѣ желѣзныхъ дорогъ, обращеніемъ одного вокзала на Прагѣ въ общую станцію для желѣзныхъ дорогъ праваго берега Вислы и устройствомъ нѣсколькихъ новыхъ товарныхъ станцій вокругъ города, новаго моста черезъ Вислу и потребныхъ соединительныхъ вѣтвей.

*) Приложение къ журналу Инженернаго Совѣта 1898 года за № 264.

А. Магистральныя линіи.

Магистральная линія Варшавско-Калишской желѣзной дороги подходит къ Варшавѣ съ запада около деревни Одоляны и близъ Вольскаго кладбища раздѣляется на двѣ магистральныя-же линіи — сѣверную (пассажирскую) и южную (товарную), опоясывающія городъ почти по границѣ городской черты, далѣе которой городъ не можетъ расти въ силу существующихъ эспланадныхъ правилъ.

Обѣ магистральныя линіи проходятъ позади фортвъ второй линіи и въ разстояніи около 150 саж. отъ нихъ, что вполне соответствуетъ требованіямъ крѣпостной войны.

Южная магистральная линія, длиною 14 верстъ, назначена для товарнаго движенія и отъ Вольскаго кладбища поворачиваетъ на юго-востокъ, пересѣкая поверху Варшавско-Вѣнскую желѣзную дорогу у переѣзда крѣпостной дороги вблизи Вольскаго памятника, а около с. Чисте поворачиваетъ еще болѣе на юго-востокъ, пересѣкая Краковское шоссе близъ корчмы Поцѣха и фольварка Раковецъ. Подходя къ д. Мокотовъ, южная магистральная линія поворачиваетъ на сѣверо-востокъ и у д. Саска-Кемпа пересѣкаетъ р. Вислу. Перейдя мостъ, она поворачиваетъ на востокъ, а затѣмъ принимаетъ прежнее направленіе на сѣверо-востокъ и заканчивается близъ Брестскаго шоссе общею узловою и сортировочною станціею Гроховъ.

Сѣверная магистральная линія, длиною 17 верстъ, назначена для пассажирскаго движенія и близъ Вольскаго кладбища поворачиваетъ на сѣверо-востокъ, затѣмъ, поровнявшись съ Повонзковскимъ элеваторомъ, направляется на востокъ и, минуя станцію Варшава-Привислинская, проходитъ закругленіемъ подъ дамбою Привислинской дороги близъ моста у цитадели, послѣ чего поворачиваетъ на юго-востокъ. Далѣе сѣверная магистральная линія идетъ берегомъ рѣки, проходя подъ дамбою Александровскаго моста, къ проектируемой центральной станціи. Отъ этой послѣдней она направляется берегомъ Вислы къ предполагаемой рѣчной станціи, около которой поворачиваетъ сначала на юго-западъ и, сдѣлавъ большое закругленіе, направляется на сѣверо-востокъ къ мосту черезъ Вислу близъ д. Саска-Кемпа, рядомъ съ южной магистральной линіей и параллельно ей.

Перейдя мостъ, сѣверная магистральная линія поворачиваетъ на сѣверо-западъ и идетъ берегомъ рѣки Вислы, а около Праги принимаетъ направленіе на сѣверо-востокъ и входитъ на станцію Варшава-Тереспольская.

Сѣверная и южная магистральныя линіи соединены около Вольскаго кладбища особою вѣтвью для образованія круговаго движенія въ военное время.

Б. Пассажирскія станціи.

Станцію Варшава-Центральная, общую для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, сходящихся въ Варшавѣ, предполагено устроить въ самомъ городѣ на лѣвомъ берегу р. Вислы, вдоль набережной между Александровскимъ мостомъ и Иерусалимской аллеей, причемъ для подѣзда къ вокзалу должна быть проложена новая улица между Иерусалимской аллеей и улицей Новый-Спускъ. Мѣсто, избранное для расположенія станціи „Варшава-Центральная“, представляетъ пустырь,

занятый лѣсными складами, и принадлежить городу, а потому не можетъ представиться затрудненій ни для расположенія станціи, ни для проложенія удобныхъ подъѣздовъ къ ней отъ Іерусалимской аллеи и Новаго Спуска.

На правомъ берегу р. Вислы для всѣхъ трехъ сходящихся здѣсь ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ предположено устроить одну общую пассажирскую станцію („Прага-Центральная“), обративъ для этого станцію Варшава-Тереспольская изъ конечной тупиковой въ проходную при помощи подхода сѣверной магистральной линіи, какъ было говорено выше.

Существующую пассажирскую станцію „Варшава-Петербургская“ слѣдовало бы при этомъ упразднить, какъ излишнюю.

Точно также слѣдовало бы, казалось, упразднить и нынѣшнюю пассажирскую станцію Варшавско-Вѣнской дороги, такъ какъ при новомъ устройствѣ Варшавскаго узла необходимо, чтобы всѣ поѣзда отходили отъ центральной пассажирской станціи, заходъ же ихъ на существующую станцію Варшавско-Вѣнской дороги вызвалъ бы лишь напрасную потерю времени, не принеся никакой ощутительной выгоды, такъ какъ новая станція ближе къ центру города. Къ тому же, уничтоженіе пассажирской станціи Варшавско-Вѣнской дороги какъ изложено выше, настоятельно необходимо съ точки зрѣнія городского благоустройства, а продажа остающихся свободными земель изъ подъ этой станціи должна **доставить казнѣ нѣсколько милліоновъ**, имѣя въ виду, что возможно будетъ продать до 100,000 кв. сажень, при цѣнѣ за квадратную сажень отъ 100 до 150 руб.

Независимо отъ устройства двухъ главныхъ пассажирскихъ станцій, предположено сохранить для нуждъ движенія по Привислинской желѣзной дорогѣ еще двѣ станціи—Варшава-Привислинская и Прага-Привислинская.

В. Станціи товарныя, перегрузочныя и транспортеровъ.

На правомъ берегу Вислы достаточно было бы ограничиться двумя существующими товарными станціями—Прагою-Привислинскою и Прагою-Тереспольскою, а товарную станцію Прага-Петербургская можно было бы упразднить, если на это послѣдуетъ согласіе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

На лѣвомъ берегу слѣдовало бы сохранить существующую товарную станцію Варшавско-Вѣнской дороги и всѣ существующія товарныя станціи обводной Привислинской линіи.

Кромѣ того, на лѣвомъ берегу Вислы предположено устроить обширную товарную станцію Мокотовъ близъ деревни того же имени. Станція эта должна быть устроена такъ, чтобы въ военное время представлялась возможность быстро обратить ее въ обширную военную станцію, способную принять и выгрузить ежедневно все количество воинскихъ поѣздовъ, могущихъ прибыть въ Варшаву, или то количество ихъ, которое будетъ указано Главнымъ Штабомъ. Мокотовскую товарную станцію предположено соединить съ южною магистральною линіею при помощи двухъ закругленій: одного, выходящаго на телеграфный постъ Вержбно, и другаго—на телеграфный постъ Раковецъ.

Другую товарную станцію, „Рѣчную“, предположено устроить для потребностей прирѣчныхъ частей города на берегу р. Вислы, между станціей Варшава-Центральная и новымъ мостомъ черезъ Вис-

лу, гдѣ проектируется по берегу рѣки вдоль пристани особая рѣчная вѣтвь, приспособленная на всемъ протяженіи для принятія громоздкихъ грузовъ съ пристани. Вѣтвь эта съ одного конца соединена съ южной магистральной линіей на разѣздѣ Сельцы, а съ другого конца—съ запасными путями рѣчной товарной станціи.

ПЕРЕГРУЗОЧНУЮ СТАНЦІЮ съ Варшавско-Калишской на Варшавско-Вѣнскую дорогу и обратно—предположено устроить близъ фольварка Еленекъ.

ПЕРЕГРУЗОЧНУЮ СТАНЦІЮ для обмѣна грузовъ между Варшавско-Вѣнской и Привислинской дорогами предположено оставить тамъ же гдѣ она находится и въ настоящее время.

Станція транспортеровъ будетъ устроена близъ станціи Еленекъ для установки, въ случаѣ войны, паровозовъ узкоколейной Варшавско-Вѣнской дороги на транспортеры, а вагоновъ на платформы, согласно требованію военнаго вѣдомства.

Г. Сортировочныя станціи.

Для приѣма и сортировки товарныхъ поѣздовъ, приходящихъ въ Варшаву, предположено устроить двѣ отдѣльныя сортировочныя станціи: восточную, на правомъ берегу Вислы, общую для всѣхъ дорогъ праваго берега, и западную—собственно для Варшавско-Калишской дороги, оставляя для Варшавско-Вѣнской жел. дор. ея нынѣшнюю сортировочную станцію.

Восточная сортировочная станція, расположенная близъ дер. Гроховъ, будетъ въ то же время служить узловою станціею для всѣхъ дорогъ праваго берега, такъ какъ сюда сходятся вѣтви для товарнаго движенія отъ всѣхъ этихъ дорогъ.

Устройство сортировочной станціи близъ дер. Гроховъ съ юго-восточной стороны Праги оказывается при ближайшемъ изслѣдованіи болѣе выгоднымъ, чѣмъ устройство сортировочной станціи съ сѣверо-восточной стороны Праги, близъ урочища Таргувекъ, такъ какъ подходъ къ станціи Гроховъ съ Варшавско-Тереспольской дороги, являющейся главнымъ источникомъ грузовъ,—ближе, и направленіе линій, ведущихъ къ этой станціи, болѣе соответствуетъ условіямъ обороны крѣпости; къ тому же сортировочная станція Гроховъ можетъ служить для всѣхъ трехъ дорогъ праваго берега, а ст. Таргувекъ только для двухъ—Тереспольской и Петербургской.

Выгоды расположенія сортировочной станціи близъ дер. Таргувекъ въ виду кажущагося сокращенія пробѣга при направленіи движенія черезъ существующій желѣзнодорожный мостъ—только мнимыя, такъ какъ, при такомъ рѣшеніи, для пропуска всѣхъ поѣздовъ пришлось бы строить, кромѣ моста близъ Саска-Кемпа, новый мостъ рядомъ съ существующимъ, а значительное сокращеніе пробѣга (на 5 верстъ) было бы достигнуто только относительно Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, имѣющей мало грузовъ; при такомъ рѣшеніи пришлось бы отказаться отъ продолженія линіи отъ фольварка Эльснеровъ до Саска-Кемпа, что было бы невыгодно для обороны крѣпости.

Западную сортировочную станцію предположено расположить близъ Воли на магистральной линіи Варшавско-Калишской дороги около мѣста раздѣленія ея на южную и сѣверную магистральныя линіи.

Д. Соединенія Варшавско-Калишской ж. д. съ дорогами нормальной колеи.

а) Соединенія для пассажирскаго движенія.

Соединеніе сѣверной магистральной пассажирской линіи Варшавско-Калишской дороги со всѣми дорогами праваго берега Вислы достигается, какъ сказано выше, черезъ станцію Прага-Тереспольская, которая при этомъ изъ тупиковой обращается въ проходную.

Сѣверная магистральная линія Варшавско-Калишской дороги, при подходѣ на соединеніе съ путями станціи Прага-Тереспольская, проходитъ Воловью улицу поверху *).

Прямое соединеніе станціи Прага-Тереспольская съ Петербурго-Варшавской дорогой достигается, какъ показано на планѣ, при помощи новой вѣтви для пассажирскаго движенія, идущей отъ этой станціи къ разъѣзду Зомбки, проходя подъ дамбою Привислинской желѣзной дороги.

Соединеніе съ Привислинской дорогой въ направленіи на Ивангородъ достигается при помощи существующей вѣтви, идущей отъ станціи Прага-Тереспольская къ полустанку Ваверъ.

Соединеніе пассажирской станціи Прага-Тереспольская съ Привислинской линіей въ направленіи на Млаву не требуется, потому что пассажирскіе поѣзда этой дороги будутъ двигаться черезъ новый мостъ, станціи Варшава-Центральная, Варшава-Привислинская, Прага-Привислинская и далѣе, причемъ для соединенія съ Варшавой-Привислинской устраивается особая вѣтвь отъ сѣверной магистральной линіи Варшавско-Калишской желѣзной дороги.

б) Соединенія для товарнаго движенія.

Всѣ соединенія южной товарной магистральной линіи Варшавско-Калишской дороги съ дорогами праваго берега достигаются черезъ узловую и сортировочную станцію Гроховъ слѣдующимъ образомъ:

1) Для соединенія съ Привислинской линіей въ направленіи на Ивангородъ, отъ узловой станціи Гроховъ отдѣляется одна вѣтвь къ полустанку Ваверъ, а другая, поднимающаяся на дамбу, въ направленіи къ станціи Прага-Привислинская.

2) Для соединенія съ Варшавско-Тереспольской дорогой отъ узловой станціи отдѣляется вѣтвь, пересѣкающая поверху линію Привислинской желѣзной дороги и затѣмъ протянутая до полустанка Рембертовъ. Для соединенія узловой станціи Гроховъ съ товарной станціей Прага-Тереспольская устроено другое закругленіе, какъ показано на планѣ.

3) Для соединенія сортировочной и узловой станціи Гроховъ съ Петербурго-Варшавской желѣзной дорогой, отъ узловой станціи отдѣляется особая вѣтвь, которая пересѣкаетъ Привислинскую и Варшавско-Тереспольскую дороги поверху, образуя около урочища Козя-Гура закругленіе съ выпуклостью къ востоку, затѣмъ поворачиваетъ на

*) По желѣзному мосту съ проѣздомъ для экипажнаго движенія подъ мостомъ, одинаковымъ по высотѣ съ существующимъ уже такимъ же проѣздомъ подъ Привислинской ж. д. у цитадели. Увеличеніе высоты проѣзда, если бы это потребовалось, можетъ быть сдѣлано пониженіемъ мостовой Воловой улицы въ видѣ лотка, съ отводомъ воды изъ него особою трубою въ Вислу.

сѣверо-западъ, проходить позади фольварка Дотржима и около фольварка Эльснеровъ и по закругленію выходить къ существующей магистральной линіи Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, доходя до разѣзда Зомбки.

Е. Соединеніе Варшавско-Калишской жел. дор. съ узкоколейною Варшавско-Вѣнской дорогою.

Пассажирскіе поѣзда Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги должны приходить и отходить отъ станціи Варшава-Центральная, для чего придется пользоваться до станціи Варшава-Привислинская существующей узкой колеей обводной Привислинской желѣзной дороги, непосредственно соединенной съ магистралію Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги близъ Вольскихъ элеваторовъ, а отъ станціи Варшава-Привислинская до станціи Варшава-Центральная проложить узкую колею по полотну сѣверной магистральной линіи Варшавско-Калишской дороги.

Соединеніе Варшавско-Калишской дороги съ Варшавско-Вѣнской для передачи грузовъ предположено устроить, какъ сказано выше, на перегрузочной станціи Еленекъ, къ которой будетъ проложена особая соединительная вѣтвь отъ западной сортировочной станціи Воля.

Соединеніе Варшавско-Вѣнской дороги съ обводной Привислинской остается въ существующемъ видѣ.

Ж. Число и родъ путей на магистральныхъ линіяхъ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла и на мосту черезъ Вислу.

На сѣверной и южной магистральныхъ линіяхъ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла предположено на первое время проложить только одинъ путь, но полотно дороги и устои мостовыхъ сооружений сдѣлать на два пути.

По сѣверной магистральной пассажирской линіи, отъ станціи Прага-Привислинская до станціи Варшава-Центральная, предположено проложить кромѣ того узкую колею Варшавско-Вѣнской дороги для движенія пассажирскихъ поѣздовъ этой линіи.

По полотну южной и сѣверной магистральныхъ линій рядомъ съ ширококолейнымъ путемъ предположено также проложить трамвайную колею крѣпостной ширины для устройства городского трамвая въ мирное время и для потребностей обороны крѣпости въ военное.

Мостъ черезъ Вислу предположенъ въ два пути, съ ѣздою по срединѣ и проѣздомъ для экипажей по низу, но, на случай сильнаго развитія въ будущемъ движенія черезъ Варшавскій желѣзнодорожный узелъ, устои моста предположено сдѣлать на четыре пути.

З) Организациа пассажирскаго и товарнаго движенія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла.

Въ Варшавскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ сѣверная вѣтвь назначена для пассажирскаго движенія, а южная для товарнаго.

Всѣ **пассажирскіе поѣзда** приходятъ и отходятъ отъ станціи Варшава-Центральная, причемъ пути слѣдованія поѣздовъ каждой дороги предположены слѣдующіе.

1) Привислинская желѣзная дорога.

Пассажирскій поѣздъ, слѣдующій изъ Ивангорода, у станціи Ваверъ входитъ на пассажирскую вѣтвь и идетъ на станцію Прага-

Тереспольская, затѣмъ по сѣверной вѣтви идетъ черезъ мостъ на станцію Варшава-Центральная и далѣе на станціи Варшава-Привислинская и Прага-Привислинская.

Поѣзда изъ Млавы слѣдуютъ въ обратномъ порядкѣ.

2) Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога.

Пассажирскіе поѣзда, прибывающіе въ Варшаву, приходятъ на станцію Варшава-Тереспольская, затѣмъ по сѣверной магистральной линіи идутъ на станцію Варшава-Центральная, причемъ поѣзда мѣстнаго движенія отходятъ обратно, а поѣзда прямого сообщенія слѣдуютъ на Калишъ черезъ станцію Варшава-Цитадельная и мимо станціи Воля.

3) Петербурго-Варшавская желѣзная дорога.

Поѣзда, прибывающіе въ Варшаву изъ Петербурга, отъ разъѣзда Зомбки идутъ по новой вѣтви прямо на станцію Варшава-Тереспольская, затѣмъ по сѣверной магистральной линіи на станцію Варшава-Центральная, причемъ поѣзда мѣстнаго движенія отсюда отходятъ обратно, а поѣзда прямого сообщенія идутъ на Калишъ черезъ станцію Варшава-Цитадельная и далѣе мимо сортировочной станціи Воля.

4) Поѣзда Варшавско-Калишской дороги изъ Калиша приходятъ на станцію Варшава-Центральная черезъ станцію Варшава-Цитадельная, причемъ поѣзда прямого сообщенія слѣдуютъ черезъ станцію Варшава-Тереспольская на одну изъ дорогъ праваго берега, согласно назначенію. Движеніе въ Калишъ совершается въ обратномъ порядкѣ.

5) Поѣзда Варшавско-Вѣнской дороги.

Всѣ пассажирскіе поѣзда Варшавско-Вѣнской дороги приходятъ и отходятъ со станціи Варшава-Центральная, сворачивая съ магистральной линіи по вновь построенной вѣтви на станцію Хлѣбную обводной Привислинской дороги и слѣдуя далѣе по этой дорогѣ черезъ станцію Варшава-Привислинская на станцію Варшава-Центральная.

Всѣ **товарные поѣзда** желѣзныхъ дорогъ праваго берега Вислы приходятъ на общую узловую и сортировочную станцію Гроховъ, гдѣ осматриваются, сортируются и передаются на сосѣднія дороги, а также здѣсь формируются и отсюда отправляются всѣ товарные поѣзда на дороги праваго берега Вислы.

Въ виду изложеннаго, на общей сортировочной станціи Гроховъ должно быть устроено соотвѣтствующее число запасныхъ путей отдѣльно для каждой дороги и должны находиться агенты этихъ дорогъ.

Такое устройство общей сортировочной станціи можетъ представить неудобство лишь для грузовъ, слѣдующихъ изъ Млавы на Варшаву-Привислинскую, такъ какъ имъ придется дѣлать лишній пробѣгъ въ нѣсколько верстъ, но передача грузовъ будетъ зато значительно ускорена.

Всѣ товарные поѣзда, слѣдующіе въ Калишъ или изъ Калиша, поступаютъ на западную сортировочную станцію Воля, гдѣ и производятся съ ними всѣ необходимыя операціи.

Перегрузка съ узкой колеи на широкую и обратно будетъ производиться на существующей перегрузочной станціи обводной Привислинской дороги и на новой перегрузочной станціи Еленекъ.

И. Пересѣченіе магистральныхъ линій около Варшавы.

Всѣ пересѣченія сѣверной и южной магистральныхъ линій около Варшавы съ существующими желѣзными, государственными и крѣпостными дорогами, а также съ улицами предмѣстій Сельце и Прага,

сдѣланы въ *разныхъ уровняхъ*, такъ что сообщеніе города съ окрестностями нисколько не будетъ ухудшено противъ теперешняго.

У. Заключение объ упорядоченіи Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла въ связи съ постройкою Варшавско-Калишской желѣзной дороги по проекту Полковника Тизенгаузена.

Предлагаемый нами проектъ доставляетъ слѣдующія выгоды:

А. Въ отношеніи желѣзнодорожнаго движенія.

1) Для *пассажирскаго транзитнаго* движенія, согласно предложенія Министерства Путей Сообщенія, проектированы двѣ общихъ пассажирскихъ станціи съ удобнымъ доступомъ къ нимъ для поѣздовъ всѣхъ дорогъ.

2) Обѣ эти станціи проектированы проходными, а не тупиковыми, что значительно выгодноѣе.

3) Станція Варшава-Центральная находится непосредственно возлѣ паровой пристани, что облегчитъ пересадку пассажировъ съ пароходовъ на желѣзную дорогу и обратно.

4) Удобство *грузоваго транзитнаго* движенія достигается устройствомъ для дорогъ праваго берега Вислы одной общей узловой и сортировочной станціи Гроховъ, доступной для поѣздовъ всѣхъ дорогъ, что сдѣлаетъ обмѣнъ грузовъ между дорогами легкимъ и быстрымъ.

5) У рѣчной пристани устроена товарная станція съ особою выгрузочною вѣтвью на всемъ протяженіи пристани, что значительно облегчитъ доставку рѣчныхъ громоздкихъ грузовъ, — камня, лѣса и пр.

Нужды *мѣстнаго движенія* этимъ проектомъ также будутъ вполне удовлетворены, и въ этомъ отношеніи проектъ представляетъ слѣдующія выгоды:

1) Обѣ пассажирскія станціи въ самой Варшавѣ и на Прагѣ будутъ расположены въ центральной, густо населенной части города.

2) Пассажирская магистральная линія совершенно отдѣлена отъ товарной магистральной линіи, что даетъ возможность сильно развить движеніе подгородныхъ поѣздовъ, въ настоящее время крайне недостаточное.

3) Въ отношеніи мѣстнаго товарнаго движенія устройство трехъ новыхъ товарныхъ станцій вокругъ Варшавы, особенно главной товарной станціи на Мокотовѣ, значительно удешевитъ доставку грузовъ въ Варшаву; по мѣрѣ же застройки окраинъ можно будетъ устроить еще новыя товарныя станціи.

4) Существованіе отдѣльной магистральной линіи специально для товарнаго движенія значительно облегчитъ и ускоритъ движеніе грузовъ.

5) Приемъ съ Варшавско-Вѣнской дороги грузовъ, назначенныхъ для гор. Варшавы, и отправка ихъ по этой дорогѣ изъ Варшавы могутъ быть организованы, если это будетъ признано нужнымъ, на трехъ товарныхъ станціяхъ: Варшава-Рѣчная, Варшава-Привислинская и Варшава-Вѣнская.

6) Для перегрузки товаровъ съ Варшавско-Вѣнской дороги на ширококолейныя линіи имѣются двѣ спеціальныя перегрузочныя станціи — Еленекъ и существующая перегрузочная станція обводной Привислинской дороги.

Б. Въ отношеніи городского благоустройства.

1) Сѣверная и южная магистральныя линіи проходятъ почти по границѣ предѣльной городской черты, опредѣленной для роста города существующими экспланадными правилами.

2) Устройство центральной пассажирской станціи въ прирѣчной, наиболее густонаселенной, но запущенной части города будетъ способствовать быстрому приведенію ея въ порядокъ.

3) Устройство обводной трамвайной линіи вокругъ города будетъ способствовать заселенію окраинъ и удаленію фабрикъ изъ центра города, что въ Варшавѣ весьма важно въ виду скученности населенія.

4) Уничтоженіе существующей пассажирской станціи Варшавско-Вѣнской дороги, глубоко врѣзывающейся въ городъ и мѣшающей сообщенію между прилегающими кварталами, значительно подниметъ благосостояніе этой окраины Варшавы, возстановивъ удобное сообщеніе по Товарной и Желѣзной улицамъ и давъ возможность продолжить Велькую, Зельную и Сосновую улицы до соединенія съ Іерусалимской аллеей.

5) Устройство нѣсколькихъ новыхъ товарныхъ станцій вокругъ Варшавы значительно уменьшитъ движеніе грузовъ по магистральнымъ улицамъ города и отнесетъ это движеніе отъ центра къ окраинамъ.

6) Устройство въ разныхъ уровняхъ всѣхъ переѣздовъ около Варшавы на пересѣченіяхъ сѣверной и южной магистральныхъ линій съ существующими государственными и крѣпостными дорогами, улицами предмѣстья Сельце и Воловѣй улицей на Прагъ — обезпечить вполне удобное сообщеніе города съ окрестностями.

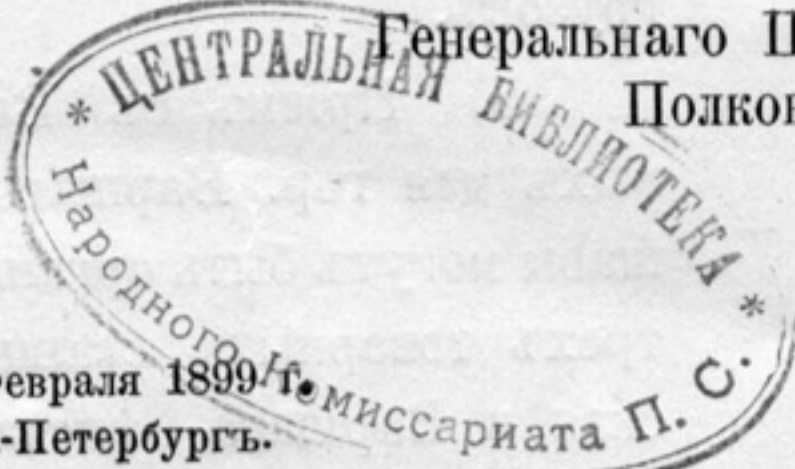
7) Дамбы сѣверной и южной магистральныхъ линій Варшавско-Калишской дороги на правомъ берегу Вислы надежно обезпечатъ отъ наводненій пространство между Каміонкомъ и Саскою-Кемпою, площадью примѣрно до 200 десятинъ, могущее служить для роста города.

8) На лѣвомъ берегу Вислы рѣчная вѣтвь около городской станціи насосовъ обезпечитъ отъ наводненій пространство площадью до 20 десятинъ, удобное для устройства складовъ.

В. Въ военномъ отношеніи.

Предлагаемый нами проектъ упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла вполне согласованъ съ интересами военного вѣдомства вообще и обороны крѣпости Варшавы въ частности, причемъ о выгодахъ его въ этомъ отношеніи сдѣланы соответствующія представленія.

Генеральнаго Штаба
Полковникъ *Тизенгаузенъ*.
16 Февраля 1899 г.
С.-Петербургъ.





ОГЛАВЛЕНИЕ.

I. Современное неудовлетворительное состояніе Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла	1
II. Первоначальные проекты упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла	2
III. Основаніе проекта Полковника Тизенгаузена	3
IV. Описаніе проекта Полковника Тизенгаузена	4
А. Магистральныя линіи	5
Б. Пассажирскія станціи	5
В. Станціи товарныя, перегрузочныя и транспортеровъ	6
Г. Сортировочныя станціи	7
Д. Соединенія Варшавско-Калишской ж. д. съ дорогами нормальной колеи	8
Е. Соединенія Варшавско-Калишской жел. дор. съ узкоколейною Варшавско-Вѣнскою дорогою	9
Ж. Число и родъ путей на магистральныхъ линіяхъ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла и на мосту черезъ Вислу	9
З. Организациа пассажирскаго и товарнаго движенія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла.	9
И. Пересѣченія магистральныхъ линій	10
V. Заключение о проектѣ Полковника Тизенгаузена	11



ПРОЕКТЪ

упорядоченія Варшавскаго железнодорожнаго
узла по предложению Полковника

Генеральнаго Штаба Музенгаузена

Масштабъ 1 вер. въ дюймъ

500 400 300 200 100 0 2 вер.

