

443

385 (385/33)

Р-76

Варшавская Подкоммиссия.

Прозвонена 1982 г.



ОПИСАНИЕ

ВАРШАВСКО-ТЕРЕСПОЛЬСКОЙ

ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

БИБЛИОТЕКА

Съезда жел. дор. 2 груп
шкафы № 6, полка № 5.
Ряд № 908ДЕПОЗИТАРИОН
ХРАНИЛИЩЕ

БИБЛИОТЕКА

Съезда жел. дор. 2 группы
Очередной № 443
Отд. VII книга № 3443
Р-76
385

2018年12月10日

ПРОВЕРЕНО
1960 г.

ANATOMIA
C. J. ...
...

Типографія Д. И. Шеметкина. Разъѣзжая, д. № 20.

1938, 1939

Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога.

Направле-
ніи линіи

Начинаясь за р. Вислою въ Прагѣ предмѣстьи гор. Варшавы, Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога проходитъ губерніи Варшавскую и Сѣдлецкую и затѣмъ оканчивается въ Гродненской губерніи.

Общее протяженіе дороги отъ ст. Праги до ст. Брестъ составляетъ 199 верстъ 227 сажень но въ сущности дорога раздѣляется на 2 главныя части, а именно: 1-я часть отъ Праги до Тересполья длиною 193 версты 338 сажень принадлежащая Обществу Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги устроена на средства Общества и 2-я часть отъ ст. Тересполь до ст. Брестъ длиною 56 верстъ 375 саж. принадлежащая Правительству но эксплуатируется Обществомъ Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги съ 2 Января 1871 года на особыхъ условіяхъ.

Линія желѣзной дороги начинаясь отъ Праги слѣдуетъ на г. Сѣдлецъ откуда круто сворачиваетъ на г. Луковъ, затѣмъ вновь сворачиваетъ на г. Бѣла и пройдя Тересполь пересѣкаетъ рѣку Бугъ, близъ которой обходитъ Брестъ-Литовскую крѣпость и соединяется съ Московско-Брестскою желѣзною дорогою

на станціи Брестъ куда примыкають и участки Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Брестъ-Граево и Кіево-Брестъ.

На всемъ протяженіи линіи имѣются 12 станцій и 6 разъѣздовъ такъ что среднее разстояніе между остановочными пунктами составляетъ 11 верстъ а наибольшее между ними разстояніе 17 верстъ и наименьшее 6 верстъ.

Во время осмотра дороги разъѣзды не были въ дѣйствиіи и стрѣлки вѣдущіе на разъѣздные пути сняты такъ что наибольшій перегонъ между остановочными пунктами составлялъ 27 верстъ.

По объясненію Управленія дорогою стрѣлки были сняты для спокойствія движенія по главному пути тѣмъ болѣе что вслѣдствіе достаточности существующихъ перегоновъ для настоящаго движенія въ разъѣздахъ необходимости не представляется.

Дорога идетъ мѣстностію весьма ровною и начинаясь отъ Праги на высотѣ надъ уровнемъ моря 39,720 саж. поднимается по направленію къ Бресту на 26 саж. причемъ наивысшая точка близъ станціи Мрозы возвышается надъ Прагою на 40 саж.

Продольная профиль.

При такой ровной мѣстности продольная профиль дороги начертана съ уклонами не круче 0.006 и кривыми радіусами не менѣе 500 саж., за исключеніемъ

лишь участка возлѣ мѣста чрезъ рѣку Бугъ гдѣ кривыя съ обѣихъ сторонъ моста допущены радіуса въ 400 саж.

Наибольшее протяженіе предѣльнаго уклона не превосходить 1,240 саж.

Общее количество уклоновъ и кривыхъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ, причемъ подъемы приняты отъ Варшавы къ Тересполью:

Велич. уклона.	Длина подъ- мовъ.	Длина скатовъ.	Радіусъ кривизны.	Длина кривыхъ.
0.006	—	—	400	442,80 с.
0.005	4 — 461	9 вер. 160	500	474,00 »
0.004	9 — 17,90	3 » 320	600	2 в. 111,23 »
0.003	16 — 125	13 » 284	750	2 » 299,10 »
0.002	16 — 357,10	12 » 405	800	2 » 256,54 »
0.001	17 — 190	13 » 420	1000	17 » 045,40 »
			1500	2 » 447,45 »
76 верстъ 157,50 саж.			Итого	30 в. 076,53 с.

Земляное
полотно.

Грунтъ земли по которому пролегаетъ желѣзная дорога вообще песчаный и частію песчано-глинистый, а потому за неимѣніемъ пучинистыхъ мѣстъ какъ въ полотнѣ, такъ равно и въ откосахъ дренажа не устроено.

Нагорныхъ канавъ нѣтъ, а канавы вдоль полотна дороги содержатся въ большемъ порядкѣ.

Ширина полотна устроеннаго по всему протяженію на 2 пути въ насыпяхъ 4,40 и въ выемкахъ 4,60.

Балласть на дорогѣ изъ крупнаго песка, толщина слоя вездѣ превосходитъ установленный предѣлъ и мѣстами доходить до 0,50 саж.

Верхнее
строеніе.

Шпалы брусковые сосновые и смѣняются каждые три года.—По отчетамъ дороги оказывается, что съ открытія дороги для движенія по 1 Января 1879 г. всего смѣнено шпаль 677,826 штукъ, а именно:

Въ 1869 г. . . .	2,459	
» 1870 » . . .	40,968	
» 1871 » . . .	142,716	
» 1872 » . . .	45,836	
» 1873 » . . .	34,552	
» 1874 » . . .	49,541	т.-с. 17%
» 1875 » . . .	105,327	» 35 »
» 1876 » . . .	96,532	» 32 »
» 1877 » . . .	82,172	» 27 »
» 1878 » . . .	77,723	» 25 »
<hr/>		
677,826		

Цифра 677,826 составляетъ 223% всего количества шпаль имѣющихся на дорогѣ или въ годъ приходится 22,3%, считая со дня окончанія постройки.

Вся стоимость шпаль на все время ремонта составляетъ 258,576 р. 41 к., что среднимъ числомъ представляетъ стоимость каждой шпалы въ 42,1/2 к.

При опросахъ же служащихъ на дорогѣ оказалось, что стоимость шпалъ нынѣ составляетъ 50 коп., а у Бреста 47 к. Кромѣ того по заявленію тѣхъ же служащихъ шпалы срубленные зимою служатъ до 6 лѣтъ, а шпалы срубленные лѣтомъ не долѣе 4 лѣтъ.

Рельсы на дорогѣ уложены желѣзныя вѣсомъ 25 ф. въ пог. футѣ и пріобрѣтались таковыя съ завода Лаура-Гютте.

Средняя изнашиваемость ихъ опредѣлена Управленіемъ дороги въ 8 лѣтъ.

Перемѣна рельсъ началась усиленно съ 1873 года и въ предстоящемъ году предвидится приступить къ замѣнѣ желѣзныхъ стальными рельсами.

По годамъ перемѣна рельсъ производилась слѣдующимъ порядкомъ:

Въ 1873 году.	. . . . .	4,75%
» 1874 »	. . . . .	7,31%
» 1875 »	. . . . .	5,55%
» 1876 »	. . . . .	8,94%
» 1877 »	. . . . .	9,29%
» 1878 »	. . . . .	10,33%

Скрѣпленія къ рельсамъ введены обще принятой системы. Стыки уложены на шпалѣ по всему протяженію дороги за исключеніемъ участка отъ Тересполь до Бреста гдѣ стыки рельсовъ размѣщены на вѣсу.

Количество перемѣненныхъ скрѣпленій по годамъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Годы.	Надкладокъ.	Подкладокъ.	Болтовъ.	Костылей.
1869	41	226	719	17046
1870	1515	667	3169	37345
1871	1021	872	3212	55763
1872	1146	1335	3248	46357
1873	1453	1291	7695	41984
1874	8924	7164	8049	129453
1875	1977	4882	9621	96784
1876	1980	3199	10700	115773
1877	4078	6636	19155	130853
1878	7792	9246	19307	154299

Всѣхъ мостовыхъ сооруженій на линіи 37 изъ нихъ каменныхъ трубъ четыре а именно одна въ 0,50 а три въ 1,50 саж. отверстія и мостовъ 33 изъ нихъ:

отв.	0,28 саж.	1	
»	0,50 »	3	
»	0,75 »	4	
»	1,00 »	7	
«	1,50 »	7	
»	2,00 »	3	
»	2,50 »	1	
»	4,00 »	1	
»	7,80 »	1	
»	8,00 »	2	чрезъ рр. Мошню и Кржна.

отв. 10,50 саж. . . 1	»	рукавъ Буга.
» 15,00 » . . 1	»	р. Женьяву.
» 136,00 » . . 1	»	р. Бугъ.

А всего . . 33

Мостъ черезъ р. Бугъ отверстіемъ 136 саж. устроенъ о трехъ пролетахъ многораскосной системы съ ѣздою по низу.

Къ мосту дорога подходитъ дамбою по разливу рѣки и въ этой дамбѣ устроены еще 2 моста для пропуска весеннихъ водъ одинъ отверстіемъ 7,80 саж. а другой 10,40 саж.—Оба моста эти многораскосные съ ѣздою по верху.

Полотно дамбы достаточно поднято надъ уровнемъ высокихъ водъ и единственный размывъ происшедшій въ 1876 году въ дамбѣ былъ послѣдствіемъ водоворота образовавшагося со стороны противоположной теченію воды.

Устои мостовъ выведены для 2-хъ путей а желѣзныя фермы уложены для одного пути.

Вѣтви.

Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога имѣетъ въ Прагѣ двѣ соединительныхъ вѣтви изъ коихъ одна принадлежащая дорогѣ устроена для непосредственнаго соединенія съ С.-Петербурго-Варшавскою желѣзною дорогою а другая принадлежащая Привислянскій желѣзной 'дороги служить для соединенія какъ съ нею такъ и съ Варшавско-Вѣнскою желѣзною дорогою.

Кромѣ того при станціи Прага уложены пути конно-желѣзной дороги для сообщенія пассажировъ съ Варшавско-Вѣнской желѣзною дорогою а также для перевозки багажа и товаровъ большой скорости.

Означенная конно-желѣзная дорога принадлежитъ главному обществу и имѣ эксплуатирется, но вѣтвь конно-желѣзной дороги къ ст. Праги устроена за счетъ Варшавско-Тереспольской желѣзной дорогѣ и балансируется въ суммѣ 7.644 р. 06 коп.

На станціи Луковъ Привислянская желѣзная дорога подходитъ къ Варшавско-Тереспольской станціи и такимъ образомъ нынѣ увеличенное станціонное зданіе служить для обѣихъ дорогъ и между путями желѣзныхъ дорогъ имѣется сообщеніе.

Въ Брестѣ отъ станціи отдѣляется вѣтвь къ пристани на рѣкѣ Мухавецъ и вѣтвь эта длиною 2,584 версты принадлежитъ къ участку Тересполь-Брестъ и устроена Правительствомъ а сдана лишь Обществу Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги для эксплуатаціи.

Кромѣ вышеозначенныхъ вѣтвей Обществомъ устроены 2 вѣтви въ балластную.

Все количество разъѣздныхъ путей на линіи составляетъ 48,490 верстъ и пути эти размѣщены по станціямъ и разъѣздамъ согласно нижеслѣдующей вѣдомости.—Въ вѣдомости этой всѣ разъѣздные пути раздѣлены на три главныхъ отдѣла, пассажирскіе, разъѣздные и запасные. Тракціонные пути вошли въ число запасныхъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Длина путей въ саженьхъ				Число стрѣлокъ.
		Пассажирик.	Разъѣздн.	Запасныхъ.	ВСЕГО.	
1	Прага	660,00	4500,00	1400,00	6550,00	74
2	Милосна	376,00	415,20	—	791,20	6
3	Дембе	—	393,40	—	393,40	4
4	Ново-Минскъ	262,90	400,15	113,00	776,05	7
5	Мрозы	290,00	709,25	—	999,25	7
6	Соснове	290,00	443,80	—	443,80	4
7	Катунь	—	576,65	—	833,85	6
8	Седльце	257,00	590,80	66,00	974,93	7
9	Дзевуле	318,13	475,20	—	475,20	4
10	Луковъ	331,00	1196,05	110,61	1637,66	13
11	Вржезовице	—	475,15	—	475,15	4
12	Мендзержець	304,05	366,25	386,25	1056,55	9
13	Сокола	—	490,75	—	490,75	4
14	Бѣла	329,75	349,52	397,00	1076,27	9
15	Хотыловъ	332,52	576,38	—	908,90	6
16	Малашевице	—	484,00	—	484,00	5
17	Тересполь	232,93	672,02	292,30	1197,25	10
18	Брестъ	455,15	3389,68	836,80	4637,61	54
	Итого	4089,65	16504,23	3602,05	24195,93	233

Въ число разъѣздныхъ путей на станціи Брестъ включены и разъѣздные пути Мухавецкой пристани, а въ число стрѣлокъ на полустанціяхъ включены и снятые во время осмотра дороги.

Всѣхъ станцій на дорогѣ 18, изъ нихъ:

I класса.	1
II класса.	4
III класса.	7

Полустанцій 6

Количество построекъ на станціяхъ показано въ ниже приложенной вѣдомости.

Наименованіе станцій.	Классъ.	Пассажирскихъ зданій.	Пассажирскіе платформы.	Число стойлъ въ паровозныхъ зд.	Число вѣсовыхъ помостовъ	Число поворотныхъ круговъ.	Число подвижныхъ тележекъ.	Число товарныхъ платформъ въ кв. с.	Число кв. саж. товар. платформъ		Число жилыхъ помѣщеній.	Объемъ жилыхъ помѣщеній въ куб. с.
									Крытыхъ.	Открытыхъ.		
Прага . . .	I	1	1	28	2	2	3	348,26	502,5	305,73	44	986,20
Милосна . .	III	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	9	98,30
Дембе . . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ново-Минскъ	III	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	9	96,57
Мрозы . . .	III	1	1	2	—	1	—	28,81	—	3,26	4	116,59
Соснове . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Котунь . .	II	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	7	103,81
Сѣдльце . .	III	1	1	—	—	—	—	27,33	—	131,12	8	108,46
Дзевуля . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Луковъ . .	II	1	1	2	—	1	—	28,56	—	87,31	11	134,22

Наименованіе станцій.	К л а с с ъ.	Пассажи́рскихъ зданій.	Пассажи́рскіе платформы.	Число стоекъ въ паровозныхъ эд.	Число въсовыхъ помостей.	Число поворо- тныхъ круговъ.	Число подвижныхъ тедъжекъ.	Число товарныхъ пакгаузовъ въ куб. с.	Число кв. саж. товарн. платформъ.		Число жилыхъ помѣщеній.	Объемъ жилыхъ по- мѣщеній въ куб. с.
									Крытыхъ.	Откры- тыхъ.		
Бржезовице .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Мендзержецъ .	III	1	1	—	—	—	—	29,15	—	34,45	9	104,40
Сокула .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бѣла . . .	III	1	1	—	—	—	—	18,36	—	16,20	12	150,52
Хотыловъ .	III	1	1	1	—	—	—	12,00	—	19,33	9	106,32
Малашевице	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тересполь .	II	1	1	4	—	1	—	116,00	—	129,62	15	172,94
Брестъ . .	II	1	1	8	1	1	—	36,60	—	356,01	19	34,80
Мухавецъ .	Пристань	—	—	—	—	—	—	—	—	71,36	—	—
Итого . .		18	19	45	3	6	3	645,33	502,5	1188,44	156	2263,43

Пассажи́рскія зданія на станціяхъ каменные двухъ-этажныя за исключеніемъ станціи Бѣла и Брестъ гдѣ станціонныя зданія каменные одно-этажныя.

На всѣхъ же полустанціяхъ пассажи́рскія зданія деревянные съ мезониномъ.

Станція Прага имѣетъ всѣ необходимыя устрой-

ства и заключаетъ въ пассажирскомъ зданіи кромѣ залъ, кассъ, багажныхъ и почтовыхъ отдѣленій, 2 буфета съ продажею горячихъ кушаній одинъ для пассажировъ I и II класса а другой для пассажировъ III класса.

Но отсутствіе ретирадъ и уборныхъ въ пассажирскомъ зданіи весьма ощутительно и представляетъ большія неудобства для пассажировъ.

Въ верхнемъ этажѣ зданія помѣщено Управление дорогою.

Станція Луковъ перестроенная при участіи Общества Привислянской желѣзной дороги весьма удобна и помѣстительна.

Пассажирское зданіе каменное двухъ-этажное заключаетъ въ себѣ въ первомъ этажѣ всѣ необходимыя устройства для пассажирскаго движенія въ томъ числѣ буфетъ, уборную для дамъ и внутреннія теплыя ретирады, а во 2 этажѣ помѣщенія для служащихъ при станціи.

Станція Тересполь имѣетъ также каменное пассажирское зданіе и нынѣ съ продолженіемъ дороги до Бреста и за отсутствіемъ мѣстнаго движенія представляется вполне достаточною по размѣрамъ.

Прочія же станціи весьма неудовлетворительны какъ по недостаточности размѣровъ такъ и по отсутствію необходимыхъ устройствъ.

Особенно выдѣляется недостаточность размѣровъ станцій Сѣдльце и Брестъ.

Первая устроенная въ губернскомъ городѣ не имѣетъ ни уборныхъ ни буфета и залы ея весьма недостаточныхъ размѣровъ для пассажирскаго движенія.

Вторая т. е. станція Брестъ представляющая одновременно оконечныя станціи Московско-Брестской дороги и Варшавско-Тереспольской, а также промежуточную станцію Юго-Западныхъ дорогъ не имѣетъ ни достаточнаго количества запасныхъ и развѣздныхъ путей ни товарныхъ платформъ. Пассажирское зданіе состоящее изъ небольшихъ размѣровъ одно-этажнаго каменнаго зданія длиною 14,00 саж. а шириною 5.00 саж. раздѣлено на 2 половины. Одна изъ нихъ заключаетъ въ себѣ контору начальника станціи, телеграфъ и кассу, а другая буфетъ и двѣ небольшихъ комнаты для пассажировъ.

Обязанные пребывать на этой станціи болѣе 1 часу времени, пассажиры претерпѣваютъ всевозможныя лишенія.

Помѣщенія для пассажировъ крайне тѣсны, уборныхъ не имѣется, внутреннихъ теплыхъ ретирадъ нѣтъ, а существующія на воздухѣ отличаются крайнимъ неудобствомъ и нечистотою содержанія.

Недостатокъ товарныхъ платформъ и запасныхъ путей такъ великъ, что выгрузка и перегрузка товаровъ производится на одной и той же платформѣ по часамъ для разныхъ дорогъ.

Вѣсовой помостъ всегда заставленъ. Приспособленія для нагрузки скота въ весьма не соотвѣтствен-

номъ видѣ. Не имѣется ни водооя ни мѣстъ для корма скота и площадка предназначенная для ожиданія нагрузки скота залита большею частию водою.

Посадка войскъ по условіямъ расположенія станціи производится съ большими затрудненіями въ трехъ мѣстахъ, пѣхота садится съ пассажирской платформы, кавалерія съ платформы для нагрузки скота а артиллерія съ платформы при товарномъ пакгаузѣ.

Почта помѣщается въ багажномъ отдѣленіи и таковое же помѣщеніе ведетъ къ постояннымъ пререканіямъ между служащими.

Вообще перестройка станціи Брестъ крайне необходима и неотложна должна быть произведена.

Расположеніе путей требуетъ измѣненія, такъ какъ при существующемъ расположеніи всѣ товарные поѣзда производятъ свои маневры предъ пассажирскою станціею и на главныхъ путяхъ.

Вопросъ объ устройствѣ центральной станціи въ Брестѣ уже давно находится въ разсмотрѣніи.

Въ 1873 году были составлены проекты переустройства станціи, но они нынѣ при развившемся движеніи и влѣдствіе примкнутія Бресто-Граевскаго участка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ не имѣютъ уже мѣста.

Подкоммисія не могла ознакомиться съ новымъ проектомъ устройства центральной станціи въ Брестѣ, такъ какъ таковой представлець въ Министерствѣ Путей Сообщенія, но во всякомъ случаѣ полагаетъ

полезнымъ устроить центральную станцію на Мухомовской вѣтви, такъ какъ это является самымъ правильнымъ исходомъ для осуществленія удобствъ расположенія станціи.

Въ связи съ вопросомъ о проектѣ центральной станціи находится и вопросъ о томъ, кому т. е. какой дорогѣ должна принадлежать означенная станція.

16382
Последній вопросъ требуетъ внимательнаго и всесторонняго обсужденія, такъ какъ каждая изъ примыкающихъ дорогъ выставляетъ данныя о необходимости владѣнія станціею. По мнѣнію подкоммиссіи, означенная станція должна быть передана во владѣніе Московско-Брестской ж. дороги, такъ какъ главное тяготѣніе военнаго движенія идетъ на Московско-Брестской желѣзной дорогѣ.

Вообще же на всѣхъ станціяхъ необходимо увеличить пассажирскія помѣщенія, особенно для пассажировъ III-го класса, а также увеличить помѣщенія для кассы и багажа.

Подкоммиссія при обѣздѣ дороги лично убѣдилась въ недостаточности помѣщенія для пассажировъ и получивъ нѣсколько заявленій по тому же предмету сносила съ Управленіемъ дороги, которое и извѣстило Подкоммиссію, что, раздѣляя мнѣніе о недостаткахъ пассажирскихъ помѣщеній, Управление дорогою приметъ мѣрѣ къ улучшенію ихъ, если къ тому представится возможность въ денежныхъ средствахъ.

По мѣнѣнію Подкоммиссія, подобный отвѣтъ не представляется успокоительнымъ для удобствъ пассажирскаго движенія и слѣдовало бы обязать дорогу скорѣйшимъ разширеніемъ станцій, тѣмъ болѣе, что число проѣзжающихъ по дорогѣ достигло уже до 500,000 пассажировъ и главнѣйшая часть ихъ приходится на мѣстное движеніе какъ то Сѣдльце, Бѣлы, Ново-Минскъ и. т. д.

Недостатокъ товарныхъ помѣщеній на станціяхъ тоже ощутителенъ но болѣе на промежуточныхъ станціяхъ.

Всѣхъ помѣщеній для товаровъ имѣется 2335 к. саж., изъ числа коихъ крытыхъ платформъ и наклаузовъ устроено 1147 кв. саж.

Изъ числа 1147 кв. саж. 850 устроено на Прагѣ, 116 на станціи Тересполь и затѣмъ на остальные 16 станцій приходится 181 кв. саж.

На недостатокъ товарныхъ помѣщеній и на неустройство вѣсовыхъ помостовъ поступило много заявленій отъ товаро-отправителей. — Отвѣтъ отъ Управленія дорогою остался неизмѣннымъ, что помѣщенія товарныя будутъ устроены если явится возможность расходовать на то средства или будетъ это предписано Министерствомъ.

Водоснаб-
женіе
станцій.

Нижепомѣщенная вѣдомость показываетъ, на какъ станціяхъ устроена водоснабженіе, источникъ водоснабженія, длину водопроводовъ и количество получаемой въ сутки воды.

Общія заключенія.

Варшавско-Тереспольская линія пользуется въ краѣ, не безъ основанія, весьма хорошей репутаціей.

Отбытіе и прибытіе поѣздовъ аккуратно, не слышно объ ихъ опаздываніи.

Вагоны чисты, мѣстъ всегда достаточно, не смотря на довольно сильное мѣстное движеніе, происходящее отъ того, что вдоль пути много помѣщичьихъ имѣній, а при близъ лежащихъ станціяхъ къ Варшавѣ, ежегодно все болѣе развивается дачная жизнь.

Несчастныхъ случаевъ не только съ пассажирами, но и съ мѣстной прислугой почти нѣтъ. Паровозы и подвижной составъ въ исправности, отличными товарными вагонами дорога щеголяетъ. Строенія и буфеты содержатся въ порядкѣ.

Жалобъ и заявленій было подано не много. Главнымъ образомъ онѣ относились къ увеличенію числа платформъ, пакгаузовъ и станціонныхъ помѣщеній, неустройства прямого сообщенія со многими дорогами, съ которыми мѣстное населеніе имѣетъ сношенія, высокій тарифъ по нѣкоторымъ предметамъ и на встрѣчающіяся неудобства по полученію и отправкѣ товаровъ.

По этому послѣднему пункту Управленіе увѣдомило Подкомисію, что уже имѣ сдѣланы измѣненія въ существующемъ порядкѣ, согласно желаніямъ заявителей. Недостатокъ помѣщеній не только для товаровъ, но и для пассажировъ хотя и объясняется быстрымъ развитіемъ дороги, но Управленіемъ, какъ выше въ описаніи уже сказано, не принимается никакихъ мѣръ къ предупрежденію этого неудобства. Вообще управленіе дороги содержитъ строгій порядокъ во всемъ существующемъ и какъ бы не находить нужнымъ идти далѣе и сообразоваться съ ежедневно развивающимися новыми потребностями. Такъ управленіемъ весьма мало дѣлается, чтобы притянуть къ себѣ грузы и развитъ товарное движеніе, которое конечно составляетъ главный доходъ всякой дороги. Напримѣръ, имѣя только около $\frac{1}{3}$ грузовъ, идущихъ отъ Варшавы сравнительно съ грузомъ, идущимъ въ Варшаву, дорога держитъ весьма высокія ставки на уголь, который бы составлялъ обратный грузъ. Ставки эти составляли $\frac{1}{40}$ коп. и кромѣ того, еще $\frac{1}{2}$ к. съ пуда добавочнаго сбора на какое разстояніе уголь-бы ни шелъ. Послѣднее время эти ставки нѣсколько понижены, а именно: при повагонной отправкѣ взимается, $\frac{1}{50}$ въ транзитномъ же сообщеніи $\frac{1}{60}$, при попутной же отправкѣ $\frac{1}{24}$ коп.

Но принимая во вниманіе, что почти $\frac{2}{3}$ вагоновъ идутъ пустыми отъ Варшавы къ Бресту, это пониженіе совершенно ничтожно и тарифъ на уголь долженъ былъ бы быть пониженъ почти вдвое. Тоже

слѣдуетъ сказать и о наложенныхъ платежахъ, взиманіе по 1% за почти ничтожную услугу со стороны желѣзной дороги непомѣрно высоко и должно быть понижено. Само управленіе въ своихъ объясненіяхъ ничего не могло сказать въ оправданіе такого высокаго сбора, а отвѣчаетъ лишь Подкоммисіи, что не находитъ возможнымъ понизить существующій тарифъ и прибавляетъ, что услуга переводовъ наложенныхъ платежей по концессіи для нее не обязательна. На это конечно можно отвѣтить, что для дороги, въ особенности гарантированной Правительствомъ, первое обязательство состоитъ въ томъ, чтобы стараться получить по крайній мѣрѣ настолько дохода, чтобы не требовать уплаты этой гарантіи.

Къ тому же равнодушію дороги къ своему развитію слѣдуетъ отнести и отсутствіе прямаго сообщенія всѣхъ главныхъ станцій съ пунктами какъ Данцигъ, Кенигсбергъ и другіе, съ своей же линіи на станціи Брестъ, для направленія ихъ въ Кенигсбергъ, товары выгружаются и перевозятся на лошадяхъ на Брестъ-Граевскую станцію, находящуюся въ нѣсколькихъ саженьяхъ, потому, что съ этой послѣдней дорогой нѣтъ конвенціи прямаго сообщенія.

Общество Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги, согласно договору съ Правительствомъ, пользуется казенной линіей Тересполь-Брестъ, длиною въ 5³/₄ версты, съ вѣтвію къ рѣкѣ Мухавецъ и посредствомъ этой послѣдней соединяется на станціи Брестъ съ юго-западными дорогами и Московско-Брестской.

Станція Брестъ, принадлежащая къ казенной линіи, находится также въ управленіи Варшавско-Тереспольскаго Общества и согласно вышесказанному договору, всѣ желѣзные пути примыкающіе къ городу Брестъ-Литовскъ, могутъ съ разрѣшенія Правительства пользоваться этой станціей (§ 9 договора). Станція эта, къ которой примыкаютъ 4 дороги, Варшавско-Тереспольская, Московско-Брестская, Брестъ-Граевская и Кіево-Брестская, не только не соотвѣтствуетъ такому важному узлу желѣзныхъ путей, какъ Брестъ-Литовскъ, но считалась бы неудобной и тѣсной при мало-мальски торговомъ городѣ, какъ промежуточная станція.

Та давка, толкотня и суета (которая происходитъ при приходѣ нѣсколькихъ поѣздовъ на Брестской станціи) невообразима, и здѣсь опять нельзя не отдать справедливости управленію Варшавско-Тереспольской дороги, что отсутствіе несчастій и столкновеній, должно отнести хорошему исполненію трудныхъ и сложныхъ обязанностей всѣхъ станціонныхъ служащихъ. Постройка большой станціи на совершенно новомъ мѣстѣ, вѣѣ выстрѣлоаъ крѣпости, съ удобнымъ подходомъ всѣхъ соединяющихся тутъ дорогъ, составляетъ неотложную необходимость, не только въ торговомъ и пассажирскомъ, но и въ военномъ отношеніи. При этомъ является вопросъ: въ управленіе какой линіи должна—быть передава эта станція, такъ какъ нынѣ собственно она не принадлежитъ ни къ одной изъ четырехъ большихъ дорогъ къ ней при-

мыкающихъ, а находится на вѣтви въ $5\frac{3}{4}$ версты, принадлежащей Правительству, а вѣтвь эта передана только по 3-хъ-лѣтнему, а затѣмъ продолженному договору, въ управленіе Варшавско-Тереспольскому Обществу? Которому Обществу окончательно вѣтвь эта должна быть передана, зависитъ конечно, отъ стратегическаго взгляда, почему Подкоммисія и не можетъ высказать по этому поводу совершенно опредѣлительнаго мнѣнія, но съ географической точки зрѣнія, вѣтвь эта есть продолженіе Московско-Брестской линіи, которая дойдя до Тереспольа доходитъ до Буга, составляющаго границу Царства Польскаго.

Во всякомъ случаѣ кому-бы Правительство ни передало эту маленькую дорогу, договоръ нынѣ существующій съ Варшавско Тереспольскимъ Обществомъ, долженъ быть пересмотрѣнъ и взаимныя отношенія опредѣлены болѣе точно. § 4 этого договора возлагаетъ на Общество Варшавско-Тереспольское извѣстную уплату за пользованіе этомъ участкомъ, построеннымъ казною, и весьма дорого стоившимъ, такъ какъ на одинъ мостъ чрезъ Бугъ было истрачено болѣе одного милліона рублей; насколько извѣстно Подкоммисіи до конца 1879 года, Варшавско-Тереспольское Общество, пользуясь этимъ участкомъ съ $\frac{2}{14}$ Января 1871 года, еще ничего не заплатило казнѣ. Между тѣмъ Правительство, по § 3-му, этого-же договора, можетъ быть вовлечено въ большія издержки, такъ какъ всѣ значительныя поврежденія вѣтви и моста, должны быть исправляемы на счетъ Правительства.

Станція Брестъ въ торговомъ отношеніи составляетъ особенно важный пунктъ, какъ снабжающій Варшаву скотомъ идущимъ съ южныхъ губерній (смотри докладъ Варшавской Подкомисіи о перевозкѣ скота). Отдавая должную справедливость Управленію дороги, что поѣзда со скотомъ организованы правильно, вагоны заблаговременно заказанные, всегда готовы сколько-бы скота ни шло, а его идетъ весьма большое количество, до 121 вагона, съ 1400 головъ къ каждому торгу *). Не было случая, чтобы поѣзда эти оназдывали къ торгу, отъ скотопромышленниковъ было только заявленіе о высокомъ тарифѣ за провозъ, но для удобства нагрузки скота, его клейменія, устройства водоноя, исправленія загона, Управленіемъ ничего не дѣлается и все остается въ томъ положеніи, въ какомъ это было при открытіи дороги. Между тѣмъ торговля скотомъ и перевозка его увеличивается и нѣкоторыя приспособленія, весьма недорого стояющія, необходимы.

Если Варшавско-Тереспольская дорога проявитъ нѣсколько болѣе энергіи къ дальнѣйшему своему развитію, то про нее можно будетъ сказать, что она находится въ весьма удовлетворительномъ положеніи.

Но для этого необходимо:

1) Большее пониженіе тарифа на уголь, какъ на обратный грузъ;

*) Торги въ Варшавѣ происходятъ еженедѣльно по Пятницамъ.

2) Вообще болѣе старанія привлечь къ себѣ грузы и для этого войти въ прямое сообщеніе съ всѣми тѣми дорогами, на которыя ея грузы идутъ.

3) Улучшить приспособленія для перевозки скота, составляющаго одинъ изъ ея главныхъ грузовъ.

4) Расширить и увеличить на нѣкоторыхъ станціяхъ станціонныя зданія, пакгаузы и платформы, не соотвѣтствующія нынѣ ея пассажирскому и товарному движенію.

Подписали:

Баронъ В. Менденъ

Инженеръ А. Цетлинъ

Профессоръ Г. Симоненко.

Я. Натансонъ.

Я. Гольдстандъ.