

А. 1196.

44.

Варшавская Подкоммисія.

~~2589~~

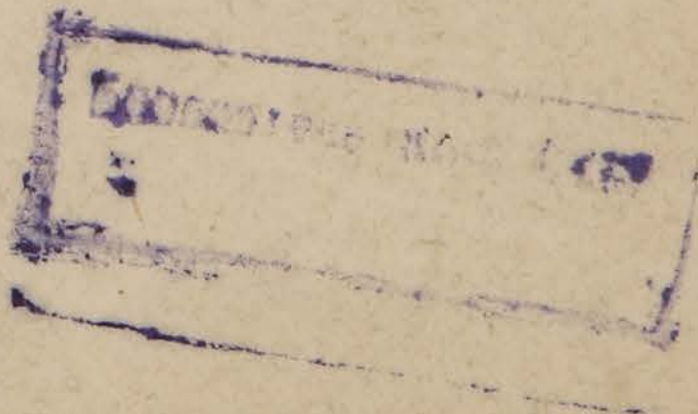


Варшава

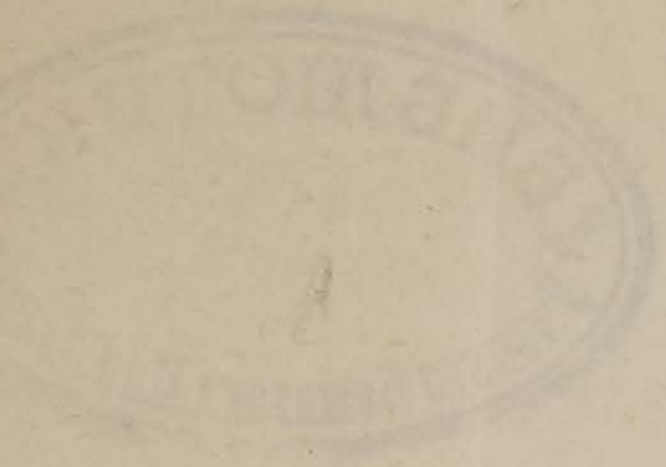
МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ЖЕЛЪЗНАЯ ДОРОГА.

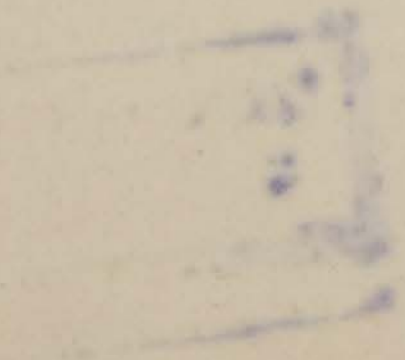
39



5
40/1/15



Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной
Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.



A 1196

62615

Московско-Брестская желѣзная дорога.

Московско-Брестская ж. дорога окончательно открытая для движенія 16 Ноября 1871 г. по своему настоящему устройству раздѣляется на три главные участка.

1) Отъ Москвы до Кубинки устроенный въ 2 пути протяженіемъ 59 верстъ.

2) Отъ Кубинки до Смоленска устроенный въ 1 путь протяженіемъ 332,89 верстъ.

3) Отъ Смоленска до Бреста устроенный въ 2 пути протяженіемъ 631,89 верстъ.

По времени постройки дороги и открытія движенія, дорога раздѣляется на 2 части:

1) Отъ Москвы до Смоленска протяженіемъ 391,89 верстъ, начатая постройкою въ 1869 г. и открытая для движенія 20 Сентября 1870 г.

2) Отъ Смоленска до Бреста протяженіемъ 631,89 верстъ, начатая постройкою въ 1870 г. и открытая для движенія 16 Ноября 1871 г.

1*

Общее протяженіе дороги считая отъ пассажирской станціи въ Москвѣ до соединенія съ Варшавско-Тереспольскою жел. дорогою въ Брестѣ составляетъ 1023,78 верстѣ, но какъ въ Москвѣ дорога соединяется съ Николаевскою дорогою особою вѣтвью протяженіемъ 5,042 вер., то вся длина главнаго пути составляетъ 1.028,822 версты.

Кромѣ означенной соединительной вѣтви въ Москвѣ дающей возможность соединяться съ Рязанскою, Курскою, Ярославскою и Нижегородскою линіями, Московско-Брестская дорога имѣетъ непосредственное соединеніе въ Вязьмѣ съ Рязско-Вяземскою ж. дорогою, въ Смоленскѣ съ Витебско-Орловскою ж. дорогою, въ Минскѣ съ Ландварово-Роменскою ж. дорогою и въ Брестѣ съ Варшавско-Тереспольскою ж. дорогою, и чрезъ посредство ея съ жел. дорогами принадлежащими Обществу Юго-западныхъ жел. дорогъ.

Прорѣзывая пять губерній Московско-Брестская жел. дорога проходить.

по Московской губ. на протяженіи 123 верстѣ.

„ Смоленской	„	„	„	305	„
„ Могилевской	„	„	„	101	„
„ Минской	„	„	„	268	„
„ Гродненской	„	„	„	167	„

Проходя чрезъ 8 городовъ, а именно: Можайскъ, Гжатскъ, Вязьма, Смоленскъ, Орша, Борисовъ, Минскъ и Брестъ въ разстояніи не далѣе 4 верстѣ, ж. дорога кромѣ того оставляетъ въ сторонѣ въ недалекомъ разстояніи отъ 10 до 40 верстѣ, слѣдующія города: Звенигородъ, Руза,

Верея, Дорогобужъ, Духовщина, Красный Сенно, Несвижъ, Новогрудскъ, Слонимъ, Пружаны и Кобринъ.

Все земляное полотно дороги, устроено нынѣ на 2 пути, первоначально же участокъ отъ Смоленска до Бреста былъ устроенъ въ одинъ путь.

Ширина насыпей на участкѣ отъ Москвы до Смоленска въ 4,50 с. а на участкѣ отъ Смоленска до Бреста въ 4,60 с. Выемки же на 1-мъ участкѣ 6,70 на 2-мъ 6,80 с.

Откосы выемокъ и насыпей полуторные и укрѣплены дерновкою или посѣвами.

Канавы въ выемкахъ глубиною 0,30 с. и шириною по дну 0,20 съ одиночными откосами.

До Смоленска отъ Москвы земляное полотно состоитъ изъ глинистаго грунта и далѣе до р. Нѣмана т. е. до 775 вер. полотно идетъ частью изъ глинистаго частью же изъ песчанаго съ примѣсью глины, и наконецъ за Нѣманомъ— въ особенности начиная съ 800 версты полотно состоитъ изъ мелкаго песку съ ничтожнымъ процентомъ глины.

Вслѣдствіе прохожденія дороги лѣсистую мѣстность земляное полотно проведено въ просѣкахъ лѣсовъ имѣющихъ ширину до 30 саж.

Общее протяженіе насыпей на дорогѣ 315530 саж. и выемокъ 196360 с.

Предѣльные уклоны допущены въ 0,008 а радіусы кривизны въ 300 с. Общее протяженіе подъемовъ и скатовъ по всей линіи составляетъ 619,90 верстъ или 60,5 % всего

протяженія линіи, а общее протяженіе кривыхъ 213,36 вер. или $20\frac{3}{4}\%$ всей линіи.

Общее протяженіе предѣльныхъ уклоновъ 411,59 верстѣ, т. е. $40\frac{1}{4}\%$ общей длины дороги.

Общее протяженіе подъемовъ почти одинаково съ протяженіемъ скатовъ.

Отводные пути на дорогѣ имѣются въ 7 мѣстахъ и вся длина ихъ 7,485 вер. а именно:

1) На соединительной вѣтви у Бутырской заставы г. Москвы къ дровянымъ складамъ.

2) На 16 верстѣ къ кирпичнымъ заводамъ гг. Нѣмчиновыхъ.

3) На 22 верстѣ у ст. Одинцова къ кирпичнымъ заводамъ г. Зерщицова и къ заводамъ г. Горлунова.

4) На 41 верстѣ у ст. Голицыно къ дровянымъ складамъ г. Сушкина и къ кирпичному заводу г. Якуничкова.

5) На 117 верстѣ къ каменоломенному карьеру г. Шихова.

6) На 143 верстѣ къ каменоломнямъ г. Крафта и

7) На 266 верстѣ къ дровянымъ складамъ г. Мещеринова.

При первоначальной постройкѣ желѣзной дороги все количество разѣздныхъ и запасныхъ путей было 117,49

вер. затѣмъ послѣдовало ежегодное увеличеніе въ слѣдующемъ порядкѣ:

Въ 1870—71 годахъ . . .	3,50	вер.
„ 1872 „ . . .	40,41	„
„ 1873 „ . . .	3,98	„
„ 1874 „ . . .	5,42	„
„ 1875 „ . . .	1,83	„
„ 1876 „ . . .	2,62	„

И затѣмъ въ настоящее время все количество разъѣзженныхъ и запасныхъ путей показанное въ ниже помѣщенной вѣдомости составляетъ 216,835 вер.

В е р с т ы.	Наименованіе станцій и полустанцій.	Ч И С Л О П У Т Е Й.			Ч и с л о с т р ѣ л о к ѣ.		Ч и с л о п о в о р о т н ы х ѣ к р у г о в ѣ.		Ч и с л о п о д в и ж - н ы х т е л е ж е к ѣ.	Ч и с л о п у т е в . г и д р . к р а н о в ѣ.
		З а п а с н ы х ѣ.	Р а з ѣ ѣ з д - н ы х ѣ п о г . с а ж .	В с е г о .	О д и н о ч н ы х ѣ.	Т р о й н ы х ѣ.	Б о л ь ш и х ѣ.	М а л ы х ѣ.		
	Москва	16627,26	172,00	16799,26	106	2	2	5	2	—
11	Кунцево	415	—	415	4	—	—	—	—	—
22	Одицово	1556,00	—	1556,00	12	—	—	—	—	1
41	Голицыно	1163,00	—	1163,00	14	—	—	—	—	2
59	Кубинка	1759,53	—	1759,53	17	—	—	1	—	2
72	Мухино	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
81	Шелковка	530,00	444,10	974,10	8	—	—	—	—	1
92	Шаликово	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
103	Можайскъ	2113,48	732,12	2845,60	19	2	1	—	—	—
114	Бородико	473,09	438,20	911,29	7	—	—	—	—	1
122	Колочъ	420	240	660,00	4	—	—	—	—	—
130	Уваровка	801,16	243,90	1045,06	7	—	—	—	—	1
144	Сычики	430	240	670,00	4	—	—	—	—	1
150	Батюшково	660,35	239,68	900,03	6	—	—	—	—	1
160	Колесники	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
169	Гжатскъ	989,15	750,15	1739,30	14	—	1	—	—	1
178	Красицкая	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
185	Серго-Ивановская	471,80	265,34	737,14	7	—	—	—	—	1

В е р е т ы.	Наименованіе станцій и полустанцій.	Ч И С Л О П У Т Е Й.			Ч и с л о с т р ѣ л о к ѣ.		Ч и с л о п о в о р о т н ы х к р у г о в ѣ.		Ч и с л о п о д в и ж - н ы х т е л е ж е к ѣ.	Ч и с л о п у т е в . г и д р . к р а н о в ѣ.
		З а п а с н ы х ѣ.	Р а з ѣ в ѣ д - н ы х п о г . с а ж .	В с е г о .	О д и н о ч н ы х ѣ.	Т р о й н ы х ѣ.	Б о л ь ш и х ѣ.	М а л ы х ѣ.		
195	Туманово	410	240	650,00	4	—	—	—	—	1
209	Мещерскъ	608,17	514,73	1122,90	9	—	—	—	—	1
219	Комягина	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
227	Вязьма	3805,48	1324,25	5129,73	30	8	2	—	—	—
238	Гредякино	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
248	Салъгино	573,00	217,35	790,35	7	—	—	—	—	1
262	Алферово	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
271	Издѣшково	638,00	237,50	875,50	6	—	—	—	—	1
278	Митино	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
288	Дурово	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
296	Дорогобужъ	979,78	677,57	1657,35	13	—	—	1	—	1
310	Вышегоръ	430	240	670	4	—	—	—	—	—
317	Михайловка	568,10	236,75	804,75	6	—	—	—	—	1
325	Милохово	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
333	Ярцево	1342,63	960,65	2303,28	19	—	1	—	—	—
347	Присельская	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—
360	Каменка	684,29	199,91	884,20	7	—	—	—	—	1
367	Пересвѣтово	430	240	670,00	4	—	—	—	—	—

Верст.	Наименованіе станцій и полустанцій.	Ч И С Л О П У Т Е Й .		
		Запасныхъ.	Разъезд- ныхъ. пог. саж.	В с е г о .
376	Духовская	658,71	501,31	1060,02
385	Колодня	430	240	670,00
392	Смоленскъ	4638,40	1667,85	6306,25
412	Батынь	863,00	—	863,00
435	Гусино	863,00	—	863,00
456	Красное	1603,20	—	1603,20
479	Осиновка	858,00	—	858,00
503	Орша	3130,95	—	3130,95
525	Коханово	863,00	—	863,00
544	Толочинъ	863,00	—	863,00
566	Словяна	1419,85	—	1419,85
590	Крупки	863,00	—	863,00
605	Бояры	763,00	—	763,00
627	Борисовъ	2725,77	—	2725,77
645	Жадинъ	858,00	—	858,00
665	Витгенштейнъ	934,00	—	934,00
685	Колодице	934,00	—	934,00
702	Минскъ	5043,60	276,00	5319,60

Число стрѣлокъ.		Число поворотныхъ круговъ.		Число подвиж- ныхъ тележекъ.	Число путей, гидр. крановъ.
Одиночныхъ.	Тройныхъ.	Большихъ.	Малыхъ.		
11	—	—	1	—	1
4	—	—	—	—	—
55	—	1	—	—	—
10	—	—	—	—	2
10	—	—	—	—	2
14	—	—	1	—	2
9	—	—	—	—	2
19	—	2	—	—	—
10	—	—	—	—	2
10	—	—	—	—	2
14	—	—	1	—	2
10	—	—	—	2	2
9	—	—	—	—	2
23	—	1	—	—	—
9	—	—	—	—	1
10	—	—	—	—	2
10	—	—	—	—	2
44	—	1	—	2	—

Версты.	Наименованіе станцій и полустанцій.	Ч И С Л О П У Т Е Й.			Число стрѣлокъ.		Число поворотныхъ круговъ.		Число подвиж- ныхъ тележекъ.	Число путей. гидр. крановъ.
		Запасныхъ.	Разъѣзд- ныхъ. пог. саж.	Всего.	Одиночныхъ.	Тройныхъ.	Большихъ.	Малыхъ.		
722	Фаниполь	763,00	—	763,00	9	—	—	—	—	1
747	Негорѣлое	863,00	—	863,00	10	—	—	—	—	2
772	Столбца	2266,81	—	2266,81	24	—	1	—	—	—
794	Городѣя	1172,15	—	1172,15	12	—	—	—	—	2
813	Погорѣльцы	858,00	—	858,00	9	—	—	—	—	1
835	Барановичи	1328,95	—	1328,95	15	—	—	1	—	2
856	Лѣсная	934,00	—	934,00	10	—	—	—	—	2
881	Домоново	863,00	—	863,00	10	—	—	—	—	2
906	Косово	863,00	—	863,00	10	—	—	—	—	2
931	Береза	2330,36	195,00	2525,36	22	—	2	—	—	—
956	Линево	863,00	—	863,00	10	—	—	—	—	2
979	Тевли	1441,00	—	1441,00	14	—	—	1	—	2
999	Жабинка	934,00	—	934,00	10	—	—	—	—	2
1021	Бреетъ	6641,60	—	6641,60	46	2	1	—	—	—
	Итого	94043,62	14374,36	108417,98	874	14	16	12	4	63

Рельсы по дорогѣ были уложены первоначально желѣзные вѣсомъ 26 ф. въ пог. футъ и укладка ихъ производилась со стыками на шпалахъ.

Рельсы эти пріобрѣтались съ заводовъ Блондіо, Римней, Гестъ и К^о, Болко, Воганъ и К^о.

Нынѣ рельсы замѣняются стальными вѣсомъ первоначально 21,66 фунтъ на пог. ф. а затѣмъ и 20 ф. на пог. ф. при чемъ рельсы эти пріобрѣтались и получаютъ до сего времени съ слѣдующихъ заводовъ: Круппа, Бохума, Гутегофнунгсгюте, Рейнскаго въ Руротѣ, Фениксъ, Броунъ-Диксонъ, Каммель, Барро, Лаура-Гютте, Брянскаго, Гута-Банкова и Уніонъ.

Всѣхъ стальныхъ рельсовъ къ 1 Октябрю 1879 г. уложено 1473,26 верстъ.

Поперечины сосновыя имѣютъ полукруглую форму и выпиливаются изъ лѣса не тоньше 6¹/₂ вершковъ. Подъ каждымъ 20 фунт. рельсомъ 8 поперечинъ, въ томъ числѣ 7 промежуточныхъ.

Нынѣ при введеніи 24 футовыхъ рельсовъ разстояніе между поперечинами неизмѣнено.

Вслѣдствіе дешевизны лѣса поперечины до сего времени не пропитываются.

Перемѣна поперечинъ выражается:

Въ 1870—71 г.	5,91 ⁰ / ₀
„ 1872	2,30
„ 1873	13,96 ⁰ / ₀
„ 1874	30,19 ⁰ / ₀
„ 1875	40,42 ⁰ / ₀
„ 1876	31,31 ⁰ / ₀
„ 1877	24,36 ⁰ / ₀
„ 1878	28,46 ⁰ / ₀

Баластный слой по дорогѣ не полный и не вездѣ имѣеть толщину въ 0,20 саж.

Ширина балласта по верху 1,75 с. при одномъ пути. Переводы съ пути на путь уложены съ кривыми рад. 150 саж.

Стрѣлки уложены самодѣйствующей системы, Рамные рельсы и перья стрѣлокъ стальные.

Крестовины изъ закаленного чугуна завода Ганца въ Офенѣ.

Станціи ограждаются семафорами и въ настоящее время гдѣ только еще таковыхъ не установлено имѣются красные диски при крайнихъ стрѣлкахъ.

Всѣхъ переѣздовъ чрезъ полотно дороги въ уровнѣ рельсовъ 761 изъ коихъ:

- 15 для шоссейныхъ дорогъ.
- 2 „ мощенныхъ.
- 19 „ грунтовыхъ.
- 725 „ „ проселочныхъ и полевыхъ дорогъ.

При всѣхъ переѣздахъ имѣются сторожевые дома и барьеры. Сверхъ означенныхъ переѣздовъ существуютъ еще 5 временныхъ открываемыхъ лишь на лѣто.

Большихъ мостовъ на дорогѣ 28 отверстіемъ отъ 10 до 75 саж.

Въ ниже помѣщенной вѣдомости показана система мостовъ и ихъ отверстія, а также произведенныя въ нихъ измѣненія.

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
1	1022	—	Балочная.	1	1	
2	1015	—	—	1,50	1	
3	1010	—	—	1	1	
4	1002	—	—	2	1	
5	999	р. Жабинка.	—	7	1	1
6	994	—	—	3	1	
7	992	—	—	1	1	Каменные опоры мостовъ построены Строителями дороги въ 1870—1871 г.
8	983	—	—	1	1	
9	977	—	—	1	1	
10	972	р. Городечня.	—	3	1	
11	967	—	—	1	1	
12	960	р. Хомна.	—	7	1	2
13	948	р. Винница.	—	2	1	
14	941	—	—	1	1	

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
15	930	р. Венница.	—	1	1	
16	926	р. Ясольда.	Шведлера.	2250	1	3
17	914	р. Жигулянка	Балочная.	5	1	4 Каменные опоры моста перестроены въ 1878 г. вслѣдствіи плохой клад.
18	909	—	—	1	1	} Каменные опоры мостовъ построены строителями дороги въ 1870—1871 г.
19	905	—	—	1	1	
20	899	—	—	1	1	
21	896	р. Гривда.	Голанд. ѣзда по низу.	25	1	5 Каменные опоры моста перестроены въ 1877--1878 г. вслѣдствіе разрушенія моста, по недостаточности отверстія.
22	891	р. Руднянка.	Балочная.	4	1	} Каменные опоры мостовъ построены строителями дороги въ 1870—1871 г.
23	881	р. Млаковка.	—	3	1	
24	878	р. Б. Шара.	Шведлера.	3750	2	6
25	841	р. Мышанка.	Многораскос.	12	1	7
26	823	р. М. Щара.	Балочная.	7	1	8

№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
27	798	р. Уша.	Многораск.	12	1	9
28	775	р. Нѣманъ.	Шведлера.	45	2	10
29	771	р. Оцеда.	Балочная.	4	1	
30	765	—	—	2	1	
31	750	р. Перетута.	Шведлера.	15	1	11
32	742	—	Балочная.	1	1	
33	739	—	—	1	1	
34	734	р. Усса.	Голландская.	10	1	12 Каменная опора мостовъ
35	716	р. Птичь.	Многораскос.	10	1	13 построены строителями
36	701	р. Свислочь.	—	15	1	14 дороги въ 1870—1871 г.
37	682	р. Вольма.	Балочная.	7	1	15
38	667	—	—	1	1	
39	664	—	—	1	1	
40	663	р. Плюсса.	—	5	1	16
41	652	—	—	1	1	
42	627	р. Бересина.	Шведлера.	75	3	17

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
43	611	р. Мужанка.	Балочн. ѣзда по низу.	7	1	18 Каменные опоры моста перестроены въ 1877 г. вслѣдствіи недостаточности отверстія.
44	598	р. Нага.	Шведлера.	15	1	
45	587	р. Бобръ.	—	15	1	
46	578	—	Балочная.	1	1	Каменные опоры мостовъ построены Строителями дороги въ 1870—1871 г.
47	577	—	—	1	1	
48	569	р. Ильинка.	—	2	1	
49	552	—	—	1	1	21 Каменные опоры мостовъ перестраив. вслѣдствіе движенія и подлива устьевъ.
50	547	р. Друть.	Многораскос.	12	1	
51	534	р. Кривая.	Балочная.	7	1	
52	532	—	—	1	1	23
53	528	р. Соколянка	—	7	1	
54	507	р. Адровъ.	Многораскос.	12	1	24
55	500	р. Городянка	Балочная.	3	1	

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.	
56	497	р. Антоவில்ъ	Балочная.	3	1	} Каменные опоры мостовъ 28 построены строителями дороги въ 1870—1871 г.	
57	496	—	—	1	1		
58	494	р. Самодумка	Гол. ѣзда по низу.	10	1		25
59	455	р. Вольма.	Многораскос.	10	1		26
60	446	р. Хлыстовка	Балочная.	5	1		27
61	444	—	—	1	1		
62	437	р. Березка.	Многораскос.	15	1		
63	419	—	Балочная.	1	1		
64	419	—	—	1	1		
65	418	—	—	1	1		
66	417	—	—	1	1		
67	415	р. Крапивка.	—	4	1		
68	413	р. Катынка.	—	7	1		29
69	410	—	—	2	1		

№№ по порядку.	Версты,	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ	Примѣчаніе.	
70	410	р. Катинка.	Балочная.	1	1	} 30	
71	408	Путепроводы Орл. Витеб.	—	5	1		
72	405	р. Ольма.	—	7	1		} 31
73	400	р. Дубровин.	—	3	1		
74	393	—	—	1	1		
75	392	р. Городянка	Балочная.	150	1		
76	383	р. Кслюдня.	—	3	1		Вслѣдствіе разруш. мос. весенними водами, мостъ перестраивается и увели- чивается отверстіе.
77	381	—	—	1	1		Мостъ построенъ строите- лями дорогивъ 1869—1870.
78	379	р. Сѣрагань.	Дер. мостъ.	1	1		Вслѣдствіе разлива по- лотна весенними водами, мостъ перестраивается и увеличивается отверстіе.
79	377	—	Балочная.	1	1		} Каменные опоры мостовъ построены строителями дороги въ 1869—1870 г.
80	374	—	—	1	1		
81	374	р. М.Еровенка	—	3	1		

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Число отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
82	373	р. М. Еровен.	Балочная.	1	1	32 Каменные опоры мостовъ 33 построены строителями 34 дороги въ 1869—1870 г. 35 Каменные опоры пе- рестроены въ 1871 г. вслѣдствіе недостаточ- ности отверстія. 36 Каменные опоры пе- рестроены въ 1875—1876 год. и увелич. отверстіе, вслѣдствіе подмыва весен- ними водами. Вслѣдствіе разрушенія моста весенними водами мостъ перестраивается и увеличивается отверстіе. 37 Каменные опоры мостовъ 38 построены строителями 39 дороги въ 1869—1870 г.
83	370	р. М. Вопець.	—	5	1	
84	366	р. Б. Вопець.	—	5	1	
85	360	р. Хмость.	Многораскос.	12	1	
86	338	р. Песочная.	Балочная.	2	1	
87	336	р. Б. Песочн.	—	7	1	
88	332	р. Воль.	Мног. и Гол. съ ѣзд. по н.	34	2	
89	296	р. Величка.	Балочная.	2	1	
90	293	р. Вопець.	Многораскос.	10	1	
91	284	р. Вержа.	—	10	1	
92	282	р. Днѣпръ.	Многораскос.	49	2	
93	271	р. Дымка.	Балочная.	4	1	

№№ по порядку.	Версты.	Названіе рѣкъ и рѣчекъ.	Система мостовъ.	Чистое отверстіе въ по- гонныхъ саж.	Число пролетовъ.	Примѣчаніе.
94	232	ул. д. Стар.	Балочная.	2	1	Каменные опоры пост. строителями дороги въ 1869—1870 г.
95	231	р. Вязьма.	Многораскос.	15	1	
96	230	—	—	12	1	
97	229	р. Улица.	Балочная.	3	1	Мостъ перестроенъ въ 1876—1877 г. съ увели- ченіемъ отверстія.
98	219	—	—	1	1	Каменные опоры мостовъ построена строителями до- роги въ 1869—1870 г.
99	218	—	—	2	1	
100	182	р. Сежа.	—	10	2	42 Мостъ перестроенъ и увеличено отверстіе въ 1871 году.
101	179	—	—	1	1	Каменные опоры по- строены строителями дор. въ 1869—1870 г.
102	168	р. Гжать.	Голандская.	10	1	
103	164	р. Алешня.	Балочная.	7	1	
104	144	р. Москва.	—	4	1	Мостъ перестроенъ съ уве- личеніемъ отвер. въ 1876.
105	143	р. Конопл.	—	5	1	45
106	121	р. Колочь.	Многораскос.	10	1	Каменные опоры мостовъ построены строителями до- роги въ 1869—1870 г.
107	104	р. Виадукъ	Балочная.	2	1	
108	6	р. Москва.	Многораск.	50	2	47

Всѣхъ станцій на дорогѣ 68.

Изъ нихъ I класса	1
II „	10
III „	9
IV „	30
Полустанцій „	18

Постройки на станціяхъ этихъ размѣщены въ слѣдующемъ количествѣ:

Наименованіе станцій и полустанцій.	Классы станцій.	Пассажирскія зданія.		Жилые дома.		Казармы.		Паровозные сараи.	Большія мастер.	Водопод. зданія.	Резервуар. зданія.	Будки для помпъ машин.	Бани.
		Число.	Пог. саж.	Одноэтажные.	2-хъэтажные.	Большія.	Малыя.						
Брестъ IV	3	—	—	2	3	3	1	2	—	1	1	1	1
Жабинка.	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Тевли	3	1	50	1	—	2	—	1	—	—	1	1	—
Линево.	4	1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—
Береза	2	2	80	3	—	1	1	2	—	—	1	1	1
Косово	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Домоново,	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—

Наименованіе станцій и полу- станцій.	Классы станцій.		Пассажирскія зданія.	Жилые дома.		Казармы.		Паровозные сараи.	Большія мастер.	Водопод. зданія.	Резервуар. зданія.	Будки для помпъ ма- шин.	Бани.
	Число.	Пог. саж.		Пассажирскія плат- формы.	Одноэтажные.	2-хэтажные.	Большія.						
			Ч и с л о.										
Лѣсная	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Барановичи	3	1	50	1	—	2	—	1	—	—	1	—	—
Погорѣльцы	4	1	50	2	—	1	—	—	—	—	1	1	—
Городѣя	4	1	50	2	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Столбцы	2	2	80	3	—	1	1	1	—	—	1	1	1
Негорѣлое	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Фаниполь	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Минскъ	2	2	80	4	6	1	1	1	1	1	1	1	—
Колодище	4	1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Витгенштейнъ	4	1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—
Жодинъ	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Борисовъ	2	2	80	3	—	1	1	1	—	1	1	1	1
Бояры	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Крупки	4	1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—

Наименованіе станцій и полу-станцій.	Классы станцій.		Пассажирыя здания.		Жилые дома.		Казармы.		Паровозные сараи.	Большія мастер.	Водопод. здания.	Резервуар. здания.	Будки для помпъ ма-шин.	Бани.
	Число.	Пог. саж.	Пассажирыя здания.	Пассажирыя плат-формы.	Одноэтажные.	2-хэтажные.	Большія.	Малыя.						
Славяны	3		1	50	1	—	2	—	1	—	1	1	1	—
Толочинъ	4		1	50	2	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Коханово	4		1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Орша	2		2	80	3	1	1	1	2	—	2	1	2	1
Осиновка	4		1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—
Красное	3		1	50	1	—	2	—	1	—	1	1	1	—
Гусино	4		1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—
Вошлярово	1/2ст.		1	30	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Каташь	4		1	50	1	—	1	—	—	—	1	1	1	—
Смоленскъ	2		1	130	2	2	—	1	1	—	2	1	2	—
Болодня	1/2ст.		1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Духовская	3		1	80	1	—	—	—	1	—	1	1	1	—
Пересвѣтова	1/2ст.		1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Каменка	4		1	80	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—

Наименованіе станцій и полу-станцій.	Классы станцій.	Пассажирскія зданія.		Жилые дома.		Казармы.		Паровозные сараи.	Большія мастерскія.	Водопод. зданія.	Резервуар. зданія.	Будки для помпъ машин.	Бани.
		Пассажирскія зданія.	Пассажирскія плат-формы.	Одноэтажные.	2-хэтажные.	Большія.	Малыя.						
		Число.	Пог. саж.	Ч и с л о.									
Мещерскъ	3	1	80	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—
Туманово	1/2ст.	1	25	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—
Серго-Ивановская	4	1	80	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—
Красицкая	1/2ст.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гжатскъ	2	1	80	2	—	—	1	1	—	1	1	1	1
Колесники	1/2ст.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Батюшково	4	1	80	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Сычики	1/2ст.	1	25	—	—	—	1	—	—	1	1	1	—
Уварово	4	1	80	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Колочъ	1/2ст.	1	25	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Бородино	4	1	50	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Можайскъ	2	1	80	4	—	1	1	1	—	2	1	2	1
Шаликово	1/2ст.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шелковка	4	1	80	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—

Наименованіе станцій м полу-станцій.	Классы станцій.		Пассажирскія зданія.		Жилые дома.		Казармы.		Паровозные сараи.	Большія мастер.	Водопод. зданія.	Резервуар. зданія.	Будки для помпъ машин.	Бани.
	Число.	Пог. саж.	Число.	Пог. саж.	Одноэтажные.	2-хъэтажные.	Большія.	Малыя.						
Мухино	1/2ст.	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кубинка	3	2	80	2	—	—	—	1	—	1	1	1	—	
Голицина	4	1	80	2	—	—	—	—	—	1	1	1	1	
Юдинская платф.	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Одинцева	4	1	80	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—	
Телеграфн. постъ .	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Кунцево	1/2ст.	1	25	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
Москва	1	1	128	3	1	—	1	2	3	1	1	1	—	
	—	74	3882	82	16	41	16	24	4	37	52	53	11	

Изъ вѣдомости этой усматривается что пассажирскія зданія имѣются на всѣхъ станціяхъ, за исключеніемъ ст. Брестъ гдѣ Московско-Бресткая жел. дорога пользуется до настоящаго времени вокзаломъ Варшавско-Тереспольской жел. дороги, крайне тѣснымъ и неудобнымъ во всѣхъ отношеніяхъ.

Пассажирское зданіе въ Москвѣ каменное и послѣ пожара вновь открыто въ Декабрѣ 1875 г. и заключаетъ въ себѣ всѣ необходимыя устройства для пассажировъ, а въ верхнемъ этажѣ помѣщается контора движенія. Площадь зданія 385,10 кв. саж.

Пассажирскія зданія II класса на участкѣ Москва-Смоленскѣ каменные двухъ этажныя длиною 26 саж. шир. 6,70 съ мезониномъ площадью 67 кв. саж. а на участкѣ Смоленскѣ Брестъ деревянные двухъ этажныя площадью 55,30 кв. саж. при чемъ для буфета имѣются отдѣльныя строенія длиною 10 и шириною 5,46 саж.

На станціи Вязьма пассажирское зданіе значительно увеличено противъ зданій II класса пристройкою сдѣланною въ 1874 г. и надстройкою нынѣ производящеюся.

Пассажирскія зданія на станціяхъ III и IV классовъ деревянные. На всѣхъ участкахъ Москва Смоленскѣ они двухъ-этажныя площадью 54,46 и 59,05 кв. саж. а на участкѣ Смоленскѣ Брестъ одноэтажныя площадью 41,89 кв. саж. и 47,78 кв. саж.

Всѣ зданія на каменномъ фундаментѣ и покрыты железомъ.

Пассажирскія платформы высокія только на ст. Москва, на прочихъ же станціяхъ низкія и всѣ открытыя сверху.

Промежуточныя платформы устроены лишь на станціяхъ II и III классовъ.

Отхожія мѣста устроены на всѣхъ станціяхъ, для пассажировъ III класса снаружи и въ отдѣльныхъ зданіяхъ площадью 3,70 кв. саж., помѣщенныхъ въ концѣ платформы. Строенія эти выстроены фахверковыя.

Вдоль всей линіи устроены телеграфъ системы Морзе въ два провода; баттарей изъ элементовъ Мейзингера.

Сторожевые дома и казармы по линіи дороги деревянныя крытыя желѣзомъ.

Всѣхъ казармъ 48, а сторожевыхъ домовъ 719.

Казармы площадью 18 саж. а будки на участкѣ Москва-Смоленскъ $3 \times 2,25$ т. е. 6,75, а на участкѣ Смоленскъ-Брестъ $2,66 \times 2,3$ т. е. 6,19 кв. саж.

Произведя осмотръ дороги отъ Бреста къ Москвѣ, подкоммиссія изложила подробное описаніе дороги по направленію осмотра.

Ст. Брестъ Московско-Брестской желѣзной дороги по своему устройству представляетъ изъ себя какъ бы 2 товарныя станціи.

Всѣ постройки на ней деревянныя какъ-то: пакгаузы, водоемное зданіе, паровозное зданіе и жилые дома, причемъ особенно поразителенъ недостатокъ помѣщенія для служащихъ на желѣзной дорогѣ, такъ напр: въ комнатѣ 8×7 аршинъ помѣщается минимумъ 10 человѣкъ рабочихъ, но по показанію начальника дистанціи бываетъ и много болѣе.

На станціи имѣется помѣщеніе для отдыха поѣздной прислуги и машинистовъ. Послѣдніе имѣютъ свое помѣщеніе при паровозномъ зданіи.

Жилыя зданія послѣдней постройки просты и удобны и для каждаго семейнаго служащаго имѣется квартира отъ 2 до 3 комнатъ.

Но недостатокъ въ помѣщеніяхъ жилыхъ до такой степени силенъ, что даже стрѣлочники должны жить внѣ станціи въ городѣ, вслѣдствіе чего смѣна ихъ чрезъ 8 часовъ вызываетъ сильную потерю времени на ходьбу домой и явку на службу, продолжающуюся болѣе 1 часа времени въ каждую сторону.

Для отстраненія недостатка въ жильѣ Управление дороги ходатайствовало и Министерство разрѣшило устройство до 3,000 кв. саж. жилья на станціяхъ.

Въ близкомъ будущемъ полагается построить зданія а въ настоящее время идетъ распредѣленіе проектовъ помѣщеній по службамъ, причемъ, во всякомъ случаѣ на ст. Брестъ какъ оконечной и отдаленной отъ города будутъ устроены всѣ необходимыя жилыя помѣщенія.

Вѣсовой помостъ устроенный на ст. Брестъ по системѣ Фалько оканчивается сборкой. Помостъ этотъ представляетъ возможность двигаться поѣзду чрезъ него безъ напряженія всего механизма, такъ какъ для взвѣшиванія груза пути переводятся соединяясь съ баллаксирующею частью помоста.

Постоянно же помостъ поставленъ мертвымъ.

Водоснабженіе, дѣйствовавшее первоначально изъ колодезя, устроено нынѣ изъ р. Мухавецъ; но при этомъ старое водоснабженіе сохранено на случай необходимости и по предписанію Министерства.

Кромѣ помоста на станціи имѣется 4-о вѣсовъ изъ нихъ одни системы Форбанка.

Пути на Брестской станціи пересѣкаются Бресто-Грасв-

скою ж. дорогою въ одномъ уровнѣ и подобное пересѣченіе необходимо измѣнить по возможности скорѣе, если только не встрѣтится къ тому препятствій со стороны Военнаго Министерства, такъ какъ дорога приходится въ районѣ обстрѣла. Въ случаѣ затрудненія въ военномъ отношеніи лучше отнести Брестско-Граевскую ж. дорогу за предѣлы обстрѣла, особенно въ виду постоянно производящихся по путямъ Московско-Брестской ж. дороги маневровъ.

На ст. Брестъ устроена группа стрѣлокъ, управляемая съ одного мѣста рядомъ рычаговъ при чемъ установлены семафоры, приводимые во движеніе также съ возвышеннаго строенія, гдѣ помѣщены переводные рычаги. Устройство это произведено средствами Брестско-Граевской ж. дороги.

Сверхъ того на станціи въ товарной конторѣ имѣется телеграфъ, сообщающійся со зданіемъ въ коемъ управляютъ срѣлками и въ этомъ телеграфѣ установленъ указатель опредѣляющій положеніе семафоровъ, такъ что распоряженіе со станціи объ открытіи котораго либо изъ направлений по исполненіи сего приказанія отмѣчается вмѣстѣ съ передвиженіемъ семафора автоматическимъ передвиженіемъ знаковъ.

Паровозныхъ зданій на ст. Брестъ два.—Оба деревянные и каждое на 6 паровозовъ, но всѣхъ паровозовъ въ Брестѣ имѣется только 5, такъ какъ депо переведено нынѣ въ Березу.

Перенесеніе депо вызываетъ затрудненіе для движенія въ случаѣ назначенія экстренныхъ поѣздовъ изъ Бреста, вынуждая замедленіе въ отправленіи поѣзда, но удовлетворяетъ правильному наблюденію со стороны тракціи.

Всѣхъ путей на станціи 6641 п. с. при 46 одиночныхъ и 2 тройныхъ стрѣлкахъ, — но въ настоящее время производится еще присыпка землянаго полотна для укладки дополнительныхъ путей.

Для склада товаровъ имѣется пакгаузъ площадью 39 кв. с. и товарныя платформы, открытыя длиною 80 п. с., а крытыя 70 п. с.

На станціи имѣется баня для рабочихъ и 286 кв. с. жилого помѣщенія.

Отъ ст. Брестъ дорога идетъ совершенно ровною мѣстностью, преимущественно песчаною съ весьма небольшими земляными работами, и рѣдкими кривыми радіусами, не менѣе 500 с.

На 5 верстѣ отъ Бреста отдѣляется вѣтвь въ земляной карьеръ, имѣющей 2 стрѣлки, для перехода съ 1-го на 2-й путь, согласно Министерскому постановленію.

До ст. Жабинки дорога пересѣкаетъ малые ручьи, чрезъ которые и устроены 4 балочные мостика, изъ нихъ два отверстіемъ 1 саж., одинъ отв. въ $1\frac{1}{2}$ с. и одинъ отв. въ 2 саж.

Балласть на этомъ участкѣ мелкій и плохаго качества, толщина его до верха шпаль 0,22 саж., подъ шпалами 0,14 саж.

На участкѣ этомъ уложены стальные рельсы по всему второму пути отъ 1002 до 1020 в. включительно и на половинѣ 1002 версты, на $\frac{3}{4}$ —1021 вер., и на $\frac{1}{4}$ 1023 вер.

Ст. Жабинка IV класса имѣетъ пассажирское зданіе по типу, утвержденному для Смоленско-Брестскаго участка съ платформою низкою, длиною 50 саж., а также на станціи находится жилой домъ, казарма и водоподъемное зданіе отдѣльное отъ водоемнаго и будка для помпъ машиниста.

Водоснабженіе изъ р. Мухавецъ водопроводомъ длиною 677 п. с. и вода поднимается паровою вертикальною машиною въ 6 силъ, при высотѣ подъема 7,88 с.

Всѣхъ путей на станціи 934 п. с. при 10 стрѣлкахъ Товарныхъ платформъ открытыхъ 10 п. с., крытыхъ 6 п. с. и пакгаузъ площадью 12 кв. саж.

Отъ ст. Жабинки до ст. Тевли, на разстояніи 20 верстѣ дорога идетъ мѣстностью совершенно ровною, съ незначительными работами, и все направленіе линіи прямолинейное, раздѣленное двумя кривыми, радіусомъ каждая въ 1000 саж. На протяженіи этомъ дорога пересѣкаетъ р. Жабинку мостомъ балочнымъ отверстіемъ 7 саж., и 3 ручья, изъ нихъ одинъ мостомъ балочнымъ отверстіемъ 3 саж. и два отв. по 1 саж.

Весь второй путь уложенъ изъ стальныхъ рельсовъ, а первый путь изъ желѣзныхъ при помѣщеніи стыковъ на шпалѣ чрезъ посредство желѣзныхъ подкладокъ. Балластъ удовлетворительный, но значительно заросшій травою, которую по показанію мѣстныхъ Начальниковъ Дистанцій приходится полоть 4 раза въ лѣто. Канавы вдоль пути недостаточно очищены и вообще отводъ воды несовершенный. Исправить это трудно, вслѣдствіе ровной мѣстности.

Предѣльные уклоны встрѣчаются на незначительномъ протяженіи и могли бы быть уничтожены ремонтомъ.

Ст. Тевли III класса имѣетъ пассажирское зданіе по типу III класса, пассажирскую платформу длиною 50 п. с. одинъ жилой одноэтажный домъ, 2 казармы, 1 паровозный сарай на 2 паровоза и водоемное зданіе съ будкой для помпъ машиниста.

Всего путей на станціи 1441 п. саж. при 14 стрѣл-

кахъ. Товарныхъ платформъ открытыхъ 10 п. с. и крытыхъ 20 п. саж.

Отъ станціи Тевли до станціи Линево на протяженіи 23 верстѣ дорога идетъ уже мѣстностью пересѣченной, причемъ песчаные холмы прорѣзываемые дорогою передвигаются. Наибольшее возвышеніе мѣстности не превосходитъ 9 саж., а насыпи на этомъ участкѣ доходятъ до 2,84 с. и выемки до 2,87, причемъ одна выемка длиною 250 с. помѣщена на предѣльномъ уклонѣ и кривой рад. 1000 саж. длина всей кривой 454 саж. и вся она размѣщена на уклонѣ.

Во всей прочей части этого участка направленіе дороги преимущественно прямолинейное и раздѣлено лишь 3 кривыми, рад. не менѣе 1000.

На 10 верстѣ отъ ст. Тевли устроено промежуточное водоснабженіе изъ р. Городечня, на площадкѣ въ 450 с.

На всемъ протяженіи до ст. Линево дорога пересѣкаетъ 2 рѣки Городечню мостомъ отв. въ 3 саж. и Хомну мостомъ отв. въ 7 саж. Кромѣ того дорога пересѣкаетъ два ручья мостами отверстіемъ въ 1 саж. Всѣ мосты балочные.

Ст. Линево IV класса имѣетъ пассажирское зданіе съ платформами длиною 50 п. с., казарму, жилой одноэтажный домъ и водоемное зданіе съ будкою для помпъ машиниста.

Всего путей на станціи 863 п. с. при 10 стрѣлкахъ. Кромѣ пакгауза площадью 12 кв. с., для склада товаровъ, имѣются товарныя платформы, открытыя 5 п. с. длиною, и крытая длиною 16 п. с.

Отъ ст. Линево до ст. Береза протяженіемъ 25 верстѣ дорога идетъ мѣстностью ровною, прямолинейнымъ направленіемъ раздѣленнымъ двумя кривыми рад. въ 1000 с. Выемки не превосходятъ одной сажени а насыпь въ од-

номъ только мѣстѣ на Винницкомъ болотѣ доходитъ до 2 саж. — На всемъ протяженіи кромѣ открытыхъ мостиковъ отв. 0,50 имѣется два моста, одинъ чрезъ р. Винницу при Винницкомъ болотѣ въ 2 саж. а другой чрезъ ручей въ 1 саж. — При р. Винницѣ устроено промежуточное водоснабженіе на площадкѣ длиною 725 с.

До ст. Береза паровозы отопляются углемъ получаемымъ изъ Домброва.

Ст. Береза II класса, расположенная на насыпи доходящей до 0,80 с. на площадкѣ длиною 770 саж., имѣетъ кромѣ пассажирскаго зданія отдѣльное зданіе для буфета и 2 платформы, одну при зданіяхъ длиною 50 саж. а другую между путями, длиною 60 саж.

Кромѣ того имѣется товарная платформа съ пакгаузомъ, 3 одноэтажныхъ жилыхъ дома, 2 казармы и 2 паровозныхъ зданія изъ нихъ одно старое на 12 паровозовъ съ малыми мастерскими, при чемъ станки приводятся въ дѣйствіе локобилемъ, а бывшіе мастерскія уничтожены; и вмѣсто нихъ устроено жилое помѣщеніе для машинистовъ и 2-е новое паровозное зданіе на 6 паровозовъ, расположенное по радіусамъ сходящимся къ поворотному кругу. Зданіе это выстроенное изъ рельсовъ легко, но подшивка потолка деревянная обита толемъ не пропитаннымъ и швы не прикрыты желѣзомъ почему зданіе можетъ возгараться при отвисаніи толя въ швахъ.

Товарныхъ платформъ на станціи слѣдующее количество.

Открытыхъ	24 п. с.
Крытыхъ	22 „ „
Пакгаузъ	27 кв. с.

На станціи имѣются бани 10,60 кв. саж. въ площади.

Водоснабженіе изъ колодезя при подъемѣ воды на 4,80 вертикальною машиною въ 6 силъ.

Всего развѣздныхъ и запасныхъ путей уложено 2525,36 кв. с. при 22 стрѣлкахъ, но пути уложены еще не на полномъ балластѣ. Два поворотные круга большаго діаметра, служатъ одинъ для входа въ новое паровозное зданіе, а другою для оборота паровозовъ. Отъ ст. Береза до ст. Косово на протяженіи 20 верстъ дорога идетъ мѣстностью болотистою такъ какъ пересѣкаетъ отроги Пинскихъ болотъ раздѣленныхъ песчаными холмами. На этомъ протяженіи изъ числа значительныхъ сооруженій имѣется мостъ чрезъ р. Ясольда отв. 22,50 саж. и чрезъ р. Жигулянку отв. 5 саж., первый изъ мостовъ устроенъ по системѣ Шведлера съ вѣздою по низу въ одинъ пролетъ и фермы моста собраны на два пути, при чемъ вслѣдствіе установки ихъ въ отдѣльности разстояніе между путями при подходѣ къ мосту уширено до 2 саж.

Мостъ собранъ весьма тщательно по старому пути рельсы уложены на продольныхъ подрельсныхъ брусьяхъ уложенныхъ въ металлическихъ коробкахъ. Означенное устройство весьма стѣснительно для ремонта, такъ какъ трудно уложить брусья горизонтально, почему подъ рельсы приходится помѣщать подкладки, для выравниванія пути, и кромѣ того при ремонтѣ подрельсныхъ брусевъ приходится тщательно пригонять и вырубать проходы для заклепокъ и въ случаѣ порчи разбирать цѣлыми звеньями рельсовъ.

Что же касается до слѣдующей за мостомъ дамбы то таковая должна быть повышена немедля для избѣжанія перехода чрезъ нее весеннихъ водъ.

Мостъ чрезъ р. Жигулянку перестроенъ на счетъ экс-

плоатации въ 1878 г. вслѣдствіе дурной кладки, но система его оставлена старая балочная.

На 925 верстѣ устроено промежуточное водоснабженіе изъ р: Ясолды. Направленіе дороги прямолинейное и работы незначительныя, за исключеніемъ перехода чрезъ рѣки и болота; гдѣ высота насыпи переходитъ 2 саж. Уклоны допущены предѣльные.

На станціи Косово IV класса кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою длиною 50 саж. устроены жилой домъ, казарма и водоемное зданіе съ будкою для помпъ машиниста. Водоемное зданіе устроено при бассейнѣ и вода проведена водопроводомъ длиною 926 с. Подъемъ воды на высоту 5,5 саж. производится вертикальною машиною въ 3 силы и въ сутки накачивается 10 куб. саж. воды при чемъ время разсчитано 21 часъ. Всѣхъ путей на ст. 863 п. с. при 10 стрѣлкахъ.

Товарныхъ платформъ на станціи слѣдующе количество:

Открытыхъ	10 п. с.
Крытыхъ	11 „ „
Пакгаузъ	12 кв. с.

Отъ ст. Косово до ст. Доманово дорога начинается уже извиваться безъ видимыхъ причинъ и предѣльные уклоны учащаются. Дорога направляется по мѣстности песчано-глинистой и на всемъ протяженіи 25 верстѣ пересѣкаются 2 рѣки Гривда и Руднянка.

Мостъ чрезъ р. Гривду отверстіемъ 25 саж. устроень по системѣ Голландской съ ѣздою по низу.

Первоначальный мостъ былъ устроень отверстіемъ 15 саж. но вслѣдствіе недостаточности отверстія мостъ былъ разрушенъ, и въ настоящее время перестроень за ново.

причемъ отверстіе увеличено до 25 саж. и по дну уложенъ фашиный тофякъ прикрѣпленный сваями. Работа произведена въ 1877—78 году на счетъ эксплуатаціи и исполнена весьма тщательно.

Кладка произведена изъ дикаго камня получаемаго изъ Катынь; оконечности устоевъ обсыпаны булыжнымъ камнемъ въ изобиліи.

Мостъ чрезъ р. Руднянка отверстіемъ 4 саж. балочной системы удовлетворителенъ, но полотно за нимъ подлежитъ повышенію.

Ст. Доманово IV класса кромѣ пассажирскаго зданія и платформы длиною 50 саж. имѣетъ жилой домъ и казарму.

Товарныхъ платформъ на станціи устроено открытыхъ 10 п. с. и крытыхъ 21 п. с. и пакгаузъ площадью 12 кв. саж.

Водоснабженіе станціи изъ р. Гривда водопроводомъ длиною 343 саж. чрезъ посредство вертикальной машины въ 6 силъ. Высота подъема воды въ 6,20 саж. и въ сутки расходуетъ воды 36,75 куб. саж.

На станціи устроено водоемное зданіе и будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 863 п. с. при 10 стрѣлкахъ.

Путь за мостомъ чрезъ р. Щару долженъ быть неотлагательно повышенъ на 1,04 саж. такъ какъ иначе вслѣдствіе вырубки лѣса и происходящаго отъ того дружнаго таянія весеннихъ водъ пострадаетъ насыпь и можетъ повлечь за собою прекращеніе движенія и порчу другихъ сокруженій, тѣмъ болѣе что по наблюденіямъ надъ весенними водами въ 1878 году горизонтъ воды поднимался и былъ ниже нижней фермы моста на 1,06 саж.

Отъ ст. Доманово до ст. Лѣсная дорога идетъ въ гору поднимаясь всего на 19 саж. причемъ на пути пересѣкаетъ рѣчки Млыковку и р. Большую Щару. На рѣкѣ Млыковка устроенъ балочный мостъ обыкновенной системы отв. въ 3 саж., но на р. Б. Щарѣ устроенъ мостъ системы Шведлера въ 2 пролета общимъ отв. въ 37,50 саж. Быкъ законченъ ледорѣзомъ.

На мосту этомъ, старая системма укладки на продольныхъ брусьяхъ, замѣнена укладкою пути на поперечинахъ со стороны втораго пути. Мостъ содержанъ весьма хорошо. Въ 1¹/₂ верстахъ отъ моста начинается предѣльный подъемъ въ 0,008 на протяженіи 3 верствъ, каковой въ небольшой части перешелъ за назначенный предѣлъ вслѣдствіе осадки насыпи.

На станціи *Лѣсная* IV класса всѣ тѣже постройки какъ и на всѣхъ станціяхъ IV класса; водоснабженіе устроено изъ р. Рубянки водопроводомъ длиною 2030 саж. при подъемѣ воды вертикальною машиною въ 8 силъ на высоту 11,25 саж. При чемъ воды получается 25,66 куб. саж. въ сутки.

На станціи Лѣсной пакгауза не имѣется а только десять саж. открытой и 10 саж. крытой тов. платформы.

Всѣхъ путей 934 п. с. при 10 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Лѣсной до ст. Барановичи дорога идетъ мѣстностью ровною и прямолинейною не смотря на то, что предѣльные уклоны повторяются непрерывно. Наибольшая насыпь 2,65 саж. въ мѣстѣ пересѣченія р. Мышенки многораскоснымъ мостомъ отверстіемъ 12 саж. съ ѣздою по верху.

Грунтъ земли песчаноглинистый.

Ст. *Барановичи* III класса имѣетъ пассажирское зда-

ніе съ буфетомъ, жилой одноэтажный домъ, 2 казармы, паровозное зданіе на 2 паровоза и водоемное зданіе; при чемъ вода берется изъ колодезя вертикальною паровою машиною въ 3 силы, при подъемѣ воды на высоту 4,05 саж. и расходъ воды 8 куб. саж. въ сутки.

Товарныхъ платформъ на станціи открытыхъ 15 с и крытыхъ 30 саж. Всѣхъ путей 1328,75 п. с. при 15 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Барановичи до ст. Погорѣльцы, на протяженіи 22 верстѣ, дорога идетъ мѣстностью волнистою, направленіемъ весьма извилистымъ и предѣльные уклоны встрѣчаются преимущественно не смотря на незначительныя земляныя работы. На 13-й верстѣ отъ ст. Барановичи дорога пересѣкаетъ р. Малую Щару, чрезъ которую устроена балочный мостъ отверстіемъ 7 саж. и изъ которой устроено промежуточное водоснабженіе водопроводомъ длиною 102 с. помощью Сифоноида при высотѣ подъема въ 6,17 саж. Водоснабженіе даетъ ежедневно 18 куб. сажень воды.

Ст. Погорѣльцы устроена по общему типу 4 класса, имѣетъ два жилыхъ одноэтажныхъ дома и 1 казарму. Вслѣдствіе значительныхъ отправокъ на станціи имѣется 15 п. с: открытой платформы, 31 п. с. крытой и пакгаузъ площадью 12 кв. с.

На станціи происходятъ задержки въ отправленіи товаровъ.

Водоснабженіе изъ колодезя. Вертикальною машиною въ 3 силы добывается воды 10 куб. саж. въ сутки на высоту 4,50 саж.

Всѣхъ путей на станціи 858 с. и 9 стрѣлокъ.

Отъ ст. Погорѣльцы до ст. Городѣя дорога идетъ преи-

мощественно по кривымъ предѣльнаго радіуса и при пересѣченіи р. Уша, мостомъ отверстіемъ 12 саж. многораскосной системы съ ѣздою поверху, проходитъ крупными земляными работами.

При этомъ начинается проведеніе линіи не сообразно техническимъ условіямъ движенія, а именно въ выемкѣ глубиною до 3,76 саж. при предѣльномъ уклонѣ встрѣчаются двѣ кривыхъ предѣльнаго же радіуса. Сверхъ того выемки проложенныя, въ глинистомъ грунтѣ плывутъ. Предѣльный уклонъ оканчивается предъ самымъ мостомъ и при протяженіи уклона въ 2130,50 саж. имѣется 5 кривыхъ, изъ нихъ 3 въ 300 саж. а 2 въ 500 саж.

Мостъ устроенъ на насыпи высотой до 3 саж., а вслѣдъ за нимъ понижается насыпь для сокращенія работъ, что можетъ повлечь опять размывъ полотна, а потому полезно было бы продолжить горизонтальную площадку моста до встрѣчи съ выемкою, чрезъ что обезпечится на будущее время линія отъ размыва весенними водами.

Застой воды въ резервахъ близъ моста великъ и въ настоящее время, а потому слѣдуетъ устроить отводныя канавы вдоль полотна къ р. Ушѣ со стороны Городѣя.

Ст. Городѣя устроена по типу IV класса имѣетъ два жилыхъ зданія, 1 большую казарму, пакгаузъ длиною 12 саж., крытую платформу длиною 41 саж. и открытую длиною 30 саж. Водоснабженіе изъ р. Ушицы водопроводомъ 152 саж. при высотѣ подъема въ 10,57 с. вертикальною машиною въ 6 силъ и даетъ въ сутки 39,58 куб. саж. воды.

На станціи Городѣя товароотправители жалуются на крытую платформу и ходатайствуютъ о продленіи крыши для предохраненія товара отъ подмочки въ случаѣ дождя.

Здѣсь товаръ задерживается также къ отправленію и дворъ на станціи стѣсненъ для пріѣзда подводъ.

На ст. Городья имѣется пакгаузъ площадью 27 кв. с. и товарныя платформы открытая 31 п. с. и крытая 41 п. саж.

Всѣхъ путей на станціи 1172,15 п. с. при 12 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Городья до ст. Столбцы дорога идетъ первоначально мѣстностью ровною, но подходя къ р. Нѣманъ спускается и пересѣкаетъ его мостомъ въ 2 пролета отв. 45 с. по системѣ Шведлера.

При этомъ на предѣльномъ спускѣ длиною 1718,75 с. устроена выемка глубиною до 4,85 саж. и насыпь высотой 4,35 саж. и въ выемкѣ опять помѣщена кривая.

Непосредственно за мостомъ устроенъ спускъ подлежащій уничтоженію, такъ какъ при розливѣ опять можетъ быть размыто полотно дороги, а потому слѣдуетъ поднять полотно дороги по крайней мѣрѣ на 1 саж., уничтоживъ скать въ 0,008 саж.

Ст. Столбцы. II класса кромѣ пассажирскаго зданія имѣетъ отдѣльный буфетъ и двѣ пассажирскія платформы одну въ 50, а другую въ 30 п. саж.

На станціи 3 жилыхъ дома, двѣ казармы, бани, водоемное зданіе съ будкою для помпъ машиниста и паровозное зданіе на 12 паровозовъ съ малыми мастерскими.

Товарныхъ платформъ на станціи открытыхъ 40 п. с., крытыхъ 15 п. с. и пакгаузъ площадью 15 кв. с. Разлитіе Нѣмана отдѣляетъ окружающія мѣстности отъ станціи а потому жители окрестныхъ мѣстъ ходатайствуютъ о соединеніи мѣстечка Столбцы съ окружающими мѣстами дамбою, но является возможнымъ улучшить положеніе мѣст-

ности устройствомъ промежуточной платформы въ 6 верстахъ отъ станціи на 780 верстѣ.

Пассажирскія платформы еще не отдѣланы.

Всѣхъ путей на станціи 2266,81 п. с. при 24 стрѣлкахъ.

Водоснабженіе изъ колодезя вертикальною машиною въ 6 силъ при высотѣ подъема въ 6,34 саж. получается въ сутки воды 31,68 куб. саж. Отъ ст. Столбцы до ст. Негорѣлое дорога идетъ мѣстностью пересѣченною и весьма извилистою безъ особенной на то необходимости.

По линіи кромѣ открытыхъ мостиковъ въ 0,5 саж. имѣется желѣзный балочный мостъ отв. 2 с., балочный же въ 4 с. чрезъ р. Оцеда и отв. 15 с. системы Шведлера чрезъ р. Перетута. Наибольшая высота выемки 2,84 а насыпи 4,05 саж. Предѣльные уклоны безпрестанные и размѣщены по выемкамъ.

Ст. Негорѣлое IV класса имѣетъ запасныхъ и разъѣздныхъ путей 863 п. с. и 10 стрѣлокъ.

Водоснабженіе изъ р. Перетута вертикальною машиною въ 6 силъ и при длинѣ водопровода въ 330 саж.; высота подъема 6 саж. Суточный расходъ воды 38,49 к. с.

Кромѣ пассажирской платформы длиною 50 с. имѣются открытая товарная платформа длиною 10 с., крытая 6 с. и пакгаузъ длиною 12 с.

Отъ ст. Негорѣлое до ст. Фаниполь и до самаго Минска дорога идетъ сплошными кривыми линіями, причемъ на участкѣ Фаниполь Минскъ таковая извилистость объясняется пересѣченною мѣстностью; но между Негорѣлое и Фаниполь на искривленіе линій не встрѣчается никакихъ данныхъ кромѣ искусственнаго удлиненія линіи.

При такомъ искривленіи линіи допущены вездѣ предѣльные уклоны.

Отъ ст. Негорѣлое до ст. Фаниполь верстѣ 25, на этомъ протяженіи 28 кривыхъ длиною 5207,40.

Изъ нихъ рад. 300 . . .	14	кривыхъ
„ 400 . . .	4	„
„ 500 . . .	6	„
„ 600 . . .	2	„
„ 1000 . . .	1	„
„ 1500 . . .	1	„

При этомъ горизонтальныхъ площадокъ всего 8 вер. 413 п. с. и остальные уклоны преимущественно 8 т. и съ такимъ расчетомъ, что на всѣхъ выемкахъ обязательно установлены кривые предѣльныхъ радіусовъ.

Слѣдовательно изъ 25 верстѣ пути $14\frac{1}{2}$ верстѣ прямыхъ и $8\frac{1}{2}$ горизонтальныхъ.

Между Негорѣлое и Фаниполь на 13 верстѣ отъ Негорѣлое дорога пересѣкаетъ р. Усса, мостомъ голландской системы отв. 10 с., при этомъ вслѣдъ за мостомъ спускъ для пониженія дамбы долженъ быть нынѣ же уничтоженъ, а насыпь на протяженіи 136 с. поднята на 0,25 с.

При сооруженіи Московско-Брестской желѣзной дороги, довольно значительное по населенію и имѣющее значеніе въ торговомъ отношеніи мѣстечко Кайданово, находящееся въ 40 верстахъ отъ г. Минска осталось между желѣзнодорожными станціями Фаниполь и Негорѣлое. Еврейское населеніе Кайданово (до 5000 душъ) занимается торговлею, а Кайдановскія ярмарки бывающіе четыре раза въ годъ служатъ мѣстомъ сбыта сельскихъ произведеній; на ярмаркѣ этой стекается до 2000 душъ. Независимо торговаго значеніе Кайданова, въ мѣстечкѣ этомъ помѣща-

ются: 1) станова́я кварти́ра, 2) камеры мирового судьи и судебного слѣдователя, 3) лѣсничество, 4) почтовая контора, 5) призывной участокъ, 6) лечебница съ сельскимъ врачомъ, 7) мѣщанская управа, 8) волостное управленіе а также приходы православный, римско-католическій и евангелическо-реформатскій. Мѣстечко Кайданово находится въ 10 верстахъ отъ ст. Негорѣлое и въ 15 отъ ст. Фаниполь, при чемъ для сообщеній правительственныхъ лицъ съ желѣзною дорогою содержится въ Кайдановѣ 8, въ Фаниполѣ 5 и въ Негорѣломѣ 6 земскихъ лошадей; частныя же лица перевозятся къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ въ фургонахъ, содержимыхъ евреями м. Кайданова. Независимо сего для перевозки почтовой корреспонденціи на ст. Негорѣлое содержится въ Кайдановѣ почтовая станція съ 4 лошадьми. Несмотря на значительные расходы земства по устройству почтовой и земской станцій въ Кайдановѣ, сообщеніе этого мѣстечка съ желѣзною дорогою весною и осенью, вслѣдствіе дурныхъ дорогъ прилегающихъ по глинистому грунту, почти прекращается, а доставка грузовъ на ст. Негорѣлое сопряжена съ значительными тяжестями для мѣстнаго населенія, занимающагося по преимуществу торговлею хлѣбомъ, скотомъ и другими сельскими произведеніями.

Въ виду устраненія этихъ неудобствъ и сокращенія совершенно непроизводительныхъ расходовъ земскихъ суммъ желательнo было бы устройство полустанцій съ приѣмомъ товаровъ въ м. Кайдановѣ, отстоящимъ всего въ $\frac{1}{4}$ верстѣ отъ полотна желѣзной дороги.

Ст. Фаниполь IV класса получаетъ воду изъ р. Вязинки водопроводомъ 695 с. длиною. Вертикальная паро-

вая машина въ 6 силъ поднимаетъ воду на 15,58 саж. и накачиваетъ 38,49 куб. саж. въ сутки.

На станціи имѣются товарныя платформы; открытая длиною 10 саж. крытая 6 саж. и пакгаузъ площадью 12 кв. саж.

Всѣхъ путей на станціи 763 п. с. а стрѣлокъ 9.

Отъ ст. Фаниполь до ст. Минскъ дорога идетъ пересѣченною мѣстностью, направленіемъ извилистымъ, при чемъ выемки доходятъ до 2,5 саж. а насыпи превосходятъ 7 саж.

Какъ грунтъ земли глинистый съ примѣсью песка и какъ второй путь присыпался въ послѣдствіи, то осадка его, въ мѣстахъ высокихъ насыпей, усиленная, и на 714 верстѣ образовались какъ бы трещины въ насыпѣ а по этому до сего времени не открыто движенія по второму пути.

Вопросъ о срокѣ открытія проѣзда по второму пути на этомъ участкѣ оставался нерѣшеннымъ Инспекціею, несмотря на заявленіе со стороны дороги, что дорога готова исполнить всякія работы если только ихъ потребуетъ Инспекція и поэтому ожидаетъ отъ Инспекціи только указанія такъ какъ въ настоящемъ случаѣ являлось только необъяснимое ожиданіе.

Сверхъ означенной насыпи серьезнымъ сооруженіемъ является многороскосной системы мостъ чрезъ р. Птичь отверстіемъ 10 саж. при высотѣ насыпи въ 6,60 саж. но мостъ стоитъ въ полной исправности, несмотря на помѣщеніе его между двумя предѣльными уклонами.

Ст. Минскъ расположенная въ 2 верстахъ отъ города не имѣетъ никакого сообщенія съ городомъ особенно вес-

ною и осенью когда сверхъ дурнаго состоянія соединительнаго шоссе является и темнота и дожди.

Станція соединена съ Ландварово-Роменской станціею вѣтвью вынуждающею движеніе заднимъ ходомъ вагонами впередъ и соединительный путь принадлежащій Ландварово-Роменской ж. дороги, ремонтируется весьма небрежно.

Станція расположена на горизонтальной площадкѣ длиною 526 с. и заключаетъ въ себѣ слѣдующія устройства:

1) пассажирское деревянное двухъ-этажное зданіе—2) Отдѣльное зданіе для буфета 3) 10 жилыхъ домовъ изъ нихъ 6 двухъ-этажные, 4) двѣ казармы, 5) паровозное зданіе на 12 паровозовъ со станками для мелкаго ремонта, 6) большія мастерскія, 7) газовый заводъ, 8) товарныя платформы, изъ числа коихъ 34 п. с. открытыхъ 43 крытыхъ и пакгаузъ длиною 69 п. с. и 9) водоемное зданіе на 2 танка.

Станція еще въ постройкѣ такъ какъ вслѣдствіе развивающагося движенія производится увеличеніе платформъ и путей.

Всѣхъ путей существовало 4070 п. с. и вновь добавляется 1716 п. с. при чемъ часть старыхъ путей снимается именно 408 п. с., такъ что всего путей на станціи будетъ 531960 п. с. и 44 стрѣлки всѣ одиночныя.

По своему расположенію станція раздѣлена какъ бы на 2 отдѣла на часть находящуюся вдоль главныхъ путей занятую устройствами для пассажирскаго и товарнаго движенія и на часть устроенную на отдѣльномъ пути занятую депо, мастерскими и магазиномъ т. е. хозяйственнымъ отдѣломъ дороги.

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Свислочь водопроводомъ 1242 саж. длиною, при чемъ высота подъема воды

21 саж. При этомъ имѣются 2 каменные водокачки изъ нихъ одна съ машиною въ 6 силъ, а другая вновь устроенная съ машиною въ 12 силъ вслѣдствіе укладки водопроводныхъ трубъ діаметромъ въ 6 д.

Относительно пассажирскаго движенія представляется въ настоящее время главное неудобство состоящее въ отдаленіи станціи отъ города и въ неудобопроѣзжаемости дороги вслѣдствіе чего желательно правильная передача пассажировъ на ст. Ландваровской дороги и пріемъ таковыхъ на той же станціи, такъ какъ иначе пассажиры прибывающіе на ст. Минскъ должны ночевать въ станціонномъ зданіи вслѣдствіе полного отсутствія ночнаго сообщенія съ городомъ.

Относительно товарнаго сообщенія необходимо обратить вниманіе на неудобства платформъ вымощенныхъ камнемъ тѣмъ болѣе что дорога проходитъ лѣсной мѣстностью.

Въ мастерскихъ одновременно можетъ починяться 12 паровозовъ и 27 вагоновъ и сверхъ того въ паркѣ можетъ чиниться 40 вагоновъ.

Количество станковъ и подробное ихъ назначеніе, а также распредѣленіе станковъ въ отдѣленіямъ показано на прилагаемомъ при семъ планѣ и по вѣдомости.

Со времени открытія мастерскихъ еще не было случая перемѣны топки котла и изъ паровоза при ремонтѣ его отбивается камня т. е. накипи не болѣе 12 пуд.

Трубы латунныя въ паровозахъ замѣняются по немногу желѣзными и полагаютъ приступить къ напайкѣ трубъ латунными наконечниками.

Снятіе бандажей и надѣваніе ихъ производится нагрѣваніемъ огнемъ, при чемъ нагрѣваніе производится помо-

щью особыхъ круглыхъ печей или же простымъ костромъ. Послѣдній способъ предпочтительнѣе вслѣдствіе равномернаго нагрѣванія.

Въ моментъ осмотра мастерскихъ въ ремонтѣ находилось 3 пассажирскихъ и 10 товарныхъ паровозовъ—и въ большемъ ремонтѣ

- 7 пассажирскихъ вагоновъ
- 3 крытыхъ товарныхъ вагоновъ
- 5 открытыхъ товарныхъ „
- 5 вагоновъ чужихъ дорогъ

и кромѣ того въ маломъ ремонтѣ

- 5 пассажирскихъ вагоновъ
- 10 товарныхъ крытыхъ вагоновъ.
- 13 товарныхъ открытыхъ „
- 17 вагоновъ чужихъ дорогъ

Что всего составляетъ 65 вагоновъ.

При мастерскихъ не имѣется помоста, а потому тара вагона должна провѣряться на помостѣ движенія, что въ настоящее время вслѣдствіе занятія путей невозможно, а потому тара послѣ ремонта не вывѣрится.

Желательно было-бы потребовать устройства помоста въ мастерскихъ тѣмъ болѣе что въ нихъ проходитъ ежегодно въ ремонтѣ до 1000 вагоновъ, хотя главная часть вагоновъ ремонтируется въ Москвѣ.

Относительно обточка шинъ существуетъ предѣлъ.

для вагоновъ	}	желѣзные шины	до 34	милл.
		литой стали	„ 25	„
		Бессмеровской ст.	„ 26,5	„
для тендеровъ	}	желѣзные шины	„ 35	„
		литой стали	„ 30	„
		Бессмеровской ст.	„ 31	„

для паровозовъ	}	литой стали	34,5	миллиметровъ.
		Бессмеровской ст	35,5	„

Для шестъ осевыхъ при вагонахъ, обточка допускается до $2\frac{3}{4}$ дюйма, что составляетъ 69,8 миллиметровъ. Всѣхъ штатныхъ рабочихъ въ мастерскихъ 330; но число ихъ рѣдко доходитъ до настоящаго и рабочіе весьма легко оставляютъ мастерскія и поступаютъ рядомъ на Либаво-Роменскую Желѣзную дорогу, гдѣ также имѣются большія мастерскія, такъ что для удержанія ихъ приходится возвышать значительно сдѣльную или поденную плату.

Въ 1878 году на работахъ находилось:

Слесарей	170	челов.
Котельщиковъ	9	„
Токарей	14	„
Сверлильщиковъ	5	„
Строгальщиковъ	3	„
Болторѣзовъ	2	„
Долбильщиковъ	1	„
Монтеровъ	1	„
Литейщиковъ	1	„
Мѣдниковъ	3	„
Паяльщиковъ	1	„
Модельщиковъ	1	„
Столяровъ	33	„
Кузнецовъ	18	„
Рессорщиковъ	1	„
Молотобойцевъ	32	„
Обойщиковъ	1	„
Маляровъ	12	„

Печниковъ	1	”
Чернорабочихъ	70	”

А всего 379 человекъ, которыми произведенъ ремонтъ:

- 5 Пассажирскихъ паровозовъ,
- 9 Товарныхъ паровозовъ,
- 30 Пассажирскихъ вагоновъ,
- 570 Товарныхъ вагоновъ,
- 460 Чужихъ дорогъ.

Въ депо производятся починки паровозовъ и даже средній ремонтъ сихъ, но при этомъ недостаетъ донкратовъ а паровозы поднятые съ колесъ стоятъ на шпалахъ и даже дровахъ.

Въ Депо также имѣется:

Слесарей	10
Котельщиковъ	1
Мѣдниковъ	1
Столяровъ	1
Кузнецъ	1
Молотобоецъ	1
Чернорабочихъ	8

А всего 23 человекъ.

Помѣщеніе для отдыха машинистовъ находится въ самомъ депо, въ узкомъ отгороженномъ пространствѣ, и весьма неудобно; но принимая во вниманіе, что паровозы всѣ ходятъ изъ Минска въ Столбцы и Борисовъ, и стало бытъ возвращаются на свое мѣсто въ Минскъ, то для машинистовъ, кромѣ дежурнаго, нѣтъ необходимости въ помѣщеніи, ибо каждый машинистъ въ Минскѣ имѣетъ свою квартиру, куда и возвращается.

Вблизи мастерскихъ помѣщается газовой заводъ, добывающій газъ изъ чистой нефти. Заводъ открытъ весьма

недавно, а потому трудно опредѣлить стоимость добыванія куб. фута газа.

Добытый газъ сжимается до 5 атмосферъ, и нагнетается на станціонную промежуточную платформу, откуда уже переводится въ реципенты вагоновъ для освѣщенія ихъ газомъ въ пути.

Всѣ новые вагоны всѣхъ III-хъ классовъ освѣщаются газомъ, но газъ мерцаетъ и горитъ слабо, что должно приписать первоначальному его употребленію, и рядомъ опытовъ обѣщаются довести освѣщеніе до полного порядка.

Этимъ же газомъ полагаютъ освѣщать мастерскія и станцію.

Противъ мастерскихъ и депо имѣются кладовыя Главнаго магазина но при этомъ мастерскія имѣютъ свои отдѣльныя кладовыя для матеріаловъ, инструментовъ и запасныхъ частей содержимые въ весьма большомъ порядкѣ.

Отъ ст. Минскъ дорога круто спускается къ р. Сви-слочь которую и переходитъ насыпью въ 5,60 саж. съ мостомъ отвер. 15 саж. рѣшетчатой системы съ ѣздою по верху. Устои выведены изъ кирпича.

Въ двухъ верстахъ разстоянія отъ моста дорога пересѣкаетъ р. Слепалку, при чемъ для пропуска воды устроена каменная труба въ 1 саж. подъ насыпью высотой 4,38.

Передъ мостомъ чрезъ дорогу проходитъ Ландварово-Роменская ж. дорога.

Отъ р. Слепалка дорога поднимается на водораздѣль и съ 692 версты отъ Москвы спускается уже къ ст. Колодище.

Ст. Колодище размѣщенная на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж. находящейся частью въ кривой предѣльнаго радіуса, устроена по типу IV класса и будучи

уединена отъ окружающей мѣстности не имѣетъ никакого подъѣзда.

Повѣренный князя Витгенштейна, которому принадлежитъ окружающая мѣстность, основательно ходатайствуетъ объ устройствѣ перехода для пассажировъ со стороны противоположной станціи, такъ какъ пассажиры вообще рѣдкіе, съ той станціи, останавливаются противъ станціи и должны переходить пути для дальнѣйшаго слѣдованія.

На станціи, кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою длиною 50 п. с., имѣется жилой домъ, казарма и водоемное зданіе. Водоснабженіе взято изъ колодезя паровою машиною въ 3 силы. Высота подъема воды 4,50 саж. и въ сутки добывается 18 куб. саж. воды. Но станція имѣется промежуточная, пассажирская платформа длиною 50 саж. и товарная платформа, причемъ открытой платформы 10 с. и крытой также 10 с.

Всѣхъ путей на станціи 669 пог. саж. при 9 стрѣлкахъ.

Жилаго помѣщенія на станціи весьма мало, всего одинъ жилой домъ.

Отъ ст. Колодище до ст. Витгенштейнская, дорога встрѣчаетъ значительная неровности, чрезъ что явилась необходимость въ большихъ земляныхъ работахъ и въ очертаніи линіи весьма частыми кривыми и предѣльными уклонами. Въ общемъ линія къ Витгенштейнской станціи на протяженіи 20 верстъ опускается на 22,50 саж. и на этомъ пространствѣ имѣется 29 кривыхъ общимъ протяженіемъ 7 вер. 220 саж. и предѣльныхъ уклоновъ $12\frac{1}{2}$ верстъ.

На 5-й верстѣ отъ ст. Колодище дорога пересѣкаетъ р. Вольма мостомъ балочнымъ отв. 7 саж. при чемъ на-

сыпь идетъ болѣе 2 вер. и наибольшая ея высота 4,60 с. а предшествующая ей выемка, на протяженіи также около 2 верстѣ идетъ при наибольшей глубинѣ 4,25 саж.

При этомъ въ выемкѣ размѣщены 4 кривыя всѣ предѣльнаго радіуса.

Устроенное на рѣкѣ Вольма дополнительное водоснабженіе при длинѣ водопровода 740 саж. и высотѣ подъема воды 12,32 саж. управляется вертикальною паровою машиною въ 6 силъ, а даетъ воды 36,65 куб. сажень въ сутки.

Ст. Витгенштейнская IV класса, установленная на площадкѣ длиною 776,5 саж., имѣетъ кромѣ пассажирскаго зданія съ прилегающею къ нему платформою еще промежуточную пассажирскую платформу длиною 50 саж., а также товарныя платформы, открытую длиною 10 саж. крытую длиною 6 саж. и пакгаузъ въ квадр. содержаніи 12 саж.

На станціи кромѣ одноэтажнаго станціоннаго дома имѣется еще жилой домъ.

Водоснабженіе станціи взято изъ бассейна, при чемъ высота подъема воды 4,50 с. и вертикальною машиною въ 3 силы, накачивается ежедневно 18 кубич. сажень воды.

При водоемномъ зданіи имѣется будка для помпѣ машиниста.

Всѣхъ путей на ст. 934 саж. и 10 стрѣлокъ.

Отъ ст. Витгенштейнской дорога идетъ по мѣстности ровной, но не смотря на это, предѣльные уклоны и кривые размѣщенные весьма часто, съ цѣлю сокращенія земляныхъ работъ значительно испортили очертаніе линіи.

На 4 верстѣ отъ станціи, дорога пересѣкаетъ р. Плусса

мостомъ балочнымъ отв. 5 саж. Затѣмъ проходя станціи IV же класса Жадино, тѣмъ же очертаніемъ подходитъ къ ст. Борисово II класса.

Ст. Жадино ничѣмъ не отличается отъ ст. Витгенштейнской кромѣ водоснабженія взятаго изъ р. Жадино водопроводомъ длиною 218,20 саж., при высотѣ подъема 6,52 саж., при чемъ вертикальнаяма шина въ 3 силы, накачиваетъ въ сутки 18 куб. саж. и помѣщена уже въ отдѣльномъ водоподъемномъ зданіи.

Всѣхъ путей 858 п. саж. при 9 стрѣлкахъ.

Ст. Борисовъ II класса, устроенная при р. Березинѣ на горизонтальной площадкѣ въ 730,70 саж., въ составъ которой входитъ 250 саж., занятыхъ мостомъ и слѣдующею за нимъ насыпью, заключаетъ въ себѣ: 1) пассажирское зданіе, сооруженное по типу зданій для станціи II класса, 2) буфетъ въ отдѣльномъ зданіи, 3) пассажирскую платформу длиною 80 п. с. и промежуточную платформу длиною 50 с. Товарную открытую платформу длиною 40 с., крытую платформу длиною 14 п. с. и пакгаузъ въ квадратномъ содержаніи 18 к. с.

На станціи имѣется три одноэтажные жилые дома, двѣ казармы, изъ коихъ одна малая а другая большая, бани для служащихъ и паровозное зданіе на 12 паровозовъ, устроенное по типу прямоугольныхъ зданій.

Не смотря на имѣющееся количество жилыхъ зданій при станціи, таковыхъ все-таки оказывается недостаточно, и необходимо дополнить ихъ по крайней мѣрѣ на 150 кв. саж.

Водоснабженіе станціи производится изъ р. Березина, при которомъ установлено водоподъемное зданіе, проводящее воду на станцію водопроводомъ длиною 37,24 п. с.,

при чемъ высота подъема воды 5,40 саж. и накачиваніе воды производится паровою вертикальною машиною въ 6 силъ дающею въ день 46,20 куб. саж. воды.

При водоемномъ зданіи имѣется будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 2725,77 пог. сажень при 23 стрѣлкахъ.

Близъ паровознаго депо размѣщается поворотной кругъ.

Водоемное зданіе устроено съ двумя танками. Близъ станціи имѣется лѣсопильный заводъ принадлежащій Великому князю Николаю Николаевичу Старшему. Заводъ въ арендѣ и весь лѣсъ распиливаемый сплавляется по рѣкѣ Березинѣ въ р. Днѣпръ.

При паровозномъ депо имѣется помѣщеніе для отдыха 5 машинистовъ и 4 помощниковъ, а также особое помѣщеніе для смазчиковъ.

Отъ ст. Борисовъ дорога сперва пересѣкаетъ р Березину мостомъ системы Шведлера о 3 пролетахъ отверстіемъ 75 саж. Разливъ р. Березина весьма большой и на быкахъ устроены родъ ледорѣзовъ. Съ моста идетъ насыпь высотой 2,82 саж., затѣмъ съ нея устроенъ спускъ въ 0,008 для уменьшенія земляныхъ работъ. Спускъ этотъ на протяженіи 162,5 с. понижаетъ насыпь на 1,30 с. и пониженная насыпь идетъ уже на длинѣ 555 саж. Подобное пониженіе неправильно и вѣроятно вызоветъ размывіе насыпи и по мнѣнію Коммисіи, необходимо нынѣ же приступить къ повышенію ея на всемъ протяженіи, если не на полную высоту то на 0,5 саж, дабы слить ее съ предстоящимъ горизонтомъ полотна въ выемкѣ.

Такимъ порядкомъ уничтожится уклонъ въ 0,008 въ двухъ мѣстахъ, въ одномъ совершенно, а въ другомъ онъ

превратится въ 0,005, и затѣмъ полотно насыпи предохранится отъ размыванія весьма возможнаго, вслѣдствіе нынѣ происходящаго дружнаго таянія снѣговъ, вызываемаго постоянною вырубкою лѣсовъ.

Отъ ст. Борисово до ст. Бояры 21 верста и на этомъ протяженіи дорога пересѣкаетъ водораздѣлъ между р. Березина и р. Мужанка, а также и самую рѣку Мужанку, чрезъ которую дорога проходитъ балочнымъ мостомъ, отверстіемъ 7 саж.

Первоначально устроенный чрезъ р. Мужанка мостъ былъ за ново перестроенъ въ 1877 г. вслѣдствіе недостаточности отверстія моста бывшаго въ 4 саж. и работа произведена изъ средствъ эксплуатаціи.

Мостъ чрезъ р. Мужанку приходящійся ниже ст. Бояры на 9 саж. и съ другой стороны ограниченный полотномъ тоже на 8,5 саж. выше моста имѣетъ бассейнъ шириною до 7 верстъ, и въ настоящее время отверстіе его можетъ быть признано достаточнымъ.

Ст. Бояры. IV класса кромѣ пассажирскаго зданія по общему типу съ платформою длиною 50 с. имѣетъ промежуточную платформу длиною 60 с. а также открытую товарную платформу длиною 5 саж. и крытую длиною 11 саж. Кромѣ того на станціи имѣется пакгаузъ въ площади 12 кв. саж.,—жилой одноэтажный домъ и большая казарма—водоснабженіе станціи изъ р. Болотница водопроводомъ длиною 718 с. При высотѣ подъема воды 13,074 п. с. вода поднимается вертикальною машиною въ 3 силы, установленною въ особомъ водоподъемномъ зданіи. — Въ сутки накачивается воды 24 куб. саж.

При водоемномъ зданіи на станціи имѣется будка для помпъ машиниста. Всѣхъ путей на станціи 763 п. с. при 9 стрѣлкахъ.

Отъ станціи Бояры дорога пересѣкаетъ два оврага изъ нихъ первый проходитъ насыпью въ 3.28 с. а во второй линія спускается предѣльнымъ уклономъ, и затѣмъ поднявшись продѣльнымъ же уклономъ вновь спускается для пересѣченія р. Начи чрезъ которую устроена мостъ системы Шведлера отверстіемъ 15 саж. отъ р. Нача дорога вновь поднимается рядомъ предѣльныхъ уклоновъ и подходит къ ст. Кружки, отстоящей отъ ст. Бояры въ 15 верстахъ.

Ст. Кружки. IV класса расположенная на горизонтальной площадкѣ длиною 688,75 с. и кривой радіуса 700 устроена во всемъ согласно типу для станціи IV кл. и заключаетъ въ себѣ кромѣ пассажирскаго зданія и платформы еще промежуточную платформу длиною 50 саж., — товарную открытую 5 с., крытую длиною 11 саж. и пакгаузъ въ площади 12 кв. сажень.

На станціи имѣется одноэтажный жилой домъ и большая казарма. Водоснабженіе взято изъ озера водопроводомъ 1299 саж. При высотѣ подъема воды въ 8,041 саж.; вода поднимается вертикальною машиною въ 6 силъ, помѣщенной въ отдѣльномъ водоподъемномъ зданіи. — Въ сутки получается воды 46,20 кв. с. При водоподъемномъ зданіи имѣется будка для помпъ машиниста. На станціи книги ведутся не въ порядкѣ.

Всѣхъ путей на станціи 863 п. с. при десяти стрѣлкахъ.

Отъ ст. Кружки дорога спускается къ р. Бобръ весьма извилистымъ направленіемъ при предѣльныхъ уклонахъ и пересѣкаетъ р. Бобръ мостомъ отверстіемъ 15 саж. си-

стемы Шведлера. Далѣе дорога поднимаясь идетъ уже направленіемъ прямолинейнымъ и небольшими работами но сохраняя предѣльные уклоны.

Ст. Славяны. III класса отстоящая отъ ст. Крупки въ разстояніи 24 верстѣ, размѣщена на горизонтальной прямой площадкѣ длиною 600 саж.

На станціи кромѣ пассажирскаго зданія по типу станціи III класса и двухъ пассажирскимъ платформъ длиною каждая 50 саж. имѣются товарныя платформы, открытая 15 саж. крытая 11 саж. и пакгаузъ площадью 12 кв. саж.— Кромѣ того имѣются жилой домъ одноэтажный, двѣ большихъ казармы и паровозное зданіе на 2 паровоза съ поворотнымъ кругомъ.

Водоснабженіе станціи изъ р. Ильинки водопроводомъ длиною 900 саж. при высотѣ подъема воды 9,39 саж. вода накачивается вертикальною машиною въ 6 силъ помѣщенною въ особомъ водоподъемномъ зданіи. Въ сутки расходуется воды 48 куб. саж. Всѣхъ путей на станціи 1419 п. с. при 14 стрѣлкахъ.

Изъ нихъ:		Запасныхъ.		Тракціонныхъ.	
№ 1	190,	№ 1	64		
	2 213,85		2 110		
	3 200,			Итого	174
	4 212,			Подъ переводами	230
	5 200,				
				<u>Итого</u>	<u>1015,85</u>

Отъ ст. Славяны дорога поднимается на высоту до 22 с. при чемъ сплошной предѣльный уклонъ допущенъ въ 2475 с. затѣмъ вновь спускается къ р. Друшь на 21 саж., чрезъ которую проходитъ мостомъ отверстіемъ 12 саж.

многогораскосной системы, затѣмъ поднимается къ ст. Толочинъ.

Мостъ чрезъ р. Друшь въ настоящее время перестраивается вслѣдствіе движенія устоевъ происходящаго отъ ихъ подмыва. Высота насыпи при мостѣ 2,80 с. и въ настоящее время устроенъ отводный путь съ мостомъ пониженнымъ такъ что спускъ къ временному деревянному мосту устроенъ уклономъ болѣе 0,01.

Ст. Толочинъ. IV класса отстоящая отъ ст. Славяны въ 22 верстахъ устроена на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж. и на кривой радіусомъ 350 саж. На станціи кромѣ пассажирскаго зданія съ двумя платформами длиною каждая 50 саж. устроена еще открытая товарная платформа длиною 5 саж. и крытая 15 саж.

Кромѣ того имѣются 2 одноэтажныхъ жилыхъ дома и большая казарма.

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Друть, водопроводомъ длиною 959 саж.—Высота подъема воды 12,23 и вода накачивается вертикальною машиною въ 8 силъ, помѣщенною при рѣкѣ, въ особомъ водоемномъ зданіи — Въ сутки накачивается воды 33,60 к. с.

Всѣхъ путей разъѣздныхъ и запасныхъ на станціи 863 п. с. при десяти стрѣлкахъ.—

Отъ ст. Толочинъ до станціи Коханова, на протяженіи 19 верстъ, дорога идетъ мѣстностью ровною, пересѣкая лишь близъ ст. Коханова р.р. Кривую и Сохолянку.—

Рѣка Кривая пересѣкается дорогою насыпью въ 5,07 саж., и линія спускаясь предѣльнымъ уклономъ, изъ выемки высотой 2,06 саж. поднимается также предѣльнымъ уклономъ въ выемку глубиною 3,82 саж., при чемъ чрезъ р. Кривую устроенъ мостъ балочной системы, отверстіемъ 7

саж., нынѣ также перестраиваемый, вслѣдствіе подмыва и происходящаго отъ того движенія устоевъ моста.—

Чрезъ р. Соколянку дорога переходитъ также насыпью въ 470 с. съ мостомъ балочной системы, отверстіемъ 7 саж., спускаясь къ мосту предѣльнымъ уклономъ, на протяженіи 790 саж. изъ выемки глубиною 3,30 саж.—

Ст. Коханово IV класса расположена на прямой и горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж.—

На станціи, кромѣ пассажирскаго зданія по типу IV класса съ 2 платформами для пассажировъ, длиною каждая 50 саж., имѣются товарныя платформы, открытая длиною 5 саж., крытая длиною 15 саж., одноэтажный жилой домъ и большая казарма.—Водоснабженіе станціи изъ р. Звинячья водопроводамъ 146,30 п. с., при высотѣ подъема въ 8,45 саж., и вода накачивается вертикальною машиною въ 3 силы, помѣщенной въ особомъ водоемномъ зданіи.—

Воды получается въ сутки 18 куб. саж. На станціи имѣется отдѣльное водоемное зданіе и будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 863 пог. саж., при 10 стрѣлкахъ.—Отъ ст. Коханово дорога пересѣкаетъ оврагъ глубиною 7,29 саж. въ коемъ помѣщена каменная труба отверстіемъ 1,50 саж. и затѣмъ, слѣдуя выемкою глубиною до 0,89 саж., поднимается, и затѣмъ, послѣ горизонтальной площадки въ 100 с., размѣщенной также въ выемкѣ, спускается предѣльнымъ уклономъ отверстіемъ въ 1219,6 саж.

Далѣе, слѣдуя мѣстностью неровною, поднимаясь и спускаясь предѣльными уклонами, дорога подходитъ къ р. Адровъ мостомъ, отверстіемъ 12 саж. многораскосный системы на насыпи въ 4,40 саж. Здѣсь также необходимо поднять насыпь на 0,64 саж., чрезъ что увеличится горизонтальная

площадка и сократится предѣльный уклонъ.—Отъ р. Адровъ дорога поднимается на 8 саж. и подходитъ къ ст. Орша. Спускаясь къ р. Адровъ дорога пересѣкаетъ выемку протяженіемъ до 250 с. требующую устройства дренажа въ выемкѣ, а также вообще дренированіе какъ полотна такъ и откосовъ, тѣмъ болѣе что балластъ въ этомъ мѣстѣ весьма слабаго качества. На всемъ протяженіи участка отъ Коханова до Орши балластъ плохъ и размѣщенъ какъ бы въ ящикѣ, вслѣдствіе чего при проходѣ поѣзда выжималась вода на поверхность пути и толчки испытываемые въ пути были весьма опаснаго свойства.—

Необходимо улучшеніе этого пути тѣмъ болѣе, что онъ приходится на предѣльномъ спускѣ и кривой длиною болѣе 2 верстѣ, съ радіусомъ въ 2 тыс. саженой, при углѣ въ $149^{\circ}/6$.

Ст. Орша II класса въ разстояніи 22 верстѣ отъ ст. Коханово имѣетъ 2 пассажирскія зданія, изъ коихъ одно по типу II класса, а другое для буфета. При станціонномъ зданіи имѣется пассажирская платформа, длиною 80 саж., и промежуточная платформа, длиною 60 саж. На станціи производится значительное отправленіе товаровъ и потому въ послѣднее время увеличено помѣщеніе для склада товаровъ, такъ что въ настоящее время имѣется:

Открытыхъ платформъ	40 п. с.
Крытыхъ	30 „ „
Пакгаузъ площадью	75 „ „

Кромѣ 3 одноэтажныхъ жилыхъ домовъ, имѣется одинъ двухъэтажный и 2 казармы, а также бани для служащихъ.

Паровозныхъ зданій два, изъ нихъ одно прямоугольное на 12 паровозовъ и одно вновь устроенное вѣромъ на 6 паровозовъ.

Водоснабженіе станціи изъ двухъ источниковъ, старое изъ болота, водопроводомъ длиною 1042 п. саж., а новое изъ р. Адровъ, водопроводомъ длиною 1768 п. с. При высотѣ подъема воды 16,40 с. установлена горизонтальная машина въ 10 силъ дающая въ сутки 37,80 куб. саж.

При каждомъ источникѣ имѣется по два водоподъемныхъ зданія съ будками для помпъ машинистовъ и на станціи резервуаръ съ 2 танками, и кромѣ того поворотный кругъ. Всѣхъ путей на станціи 3130 п. с. при 19 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Орша дорога идетъ мѣстностью ровною по глинистому грунту и пересѣкаетъ р. Городянку и Антовиль балочными мостами, отверстіемъ по 3 саж., а затѣмъ р. Самодумовку мостомъ, отв. 10 саж., голландской системы, съ ѣздою по низу. Кривые встрѣчаются уже рѣже и при томъ значительнаго радіуса, преимущественно въ 1000 саж. Уклоны же преимущественно предѣльные, но незначительныхъ протяженій.

Ст. Осиновка IV класса, отстоящая отъ ст. Орша въ разстояніи 24 верстѣ. устроена по общему типу станціи IV класса, участка отъ Смоленска до Бреста и имѣетъ двѣ пассажирскія платформы, каждая по 50 саж., одинъ жилой домъ, 1 казарму, открытую товарную платформу, длиною 10 саж., крытую, длиною 6 саж. и пакгаузъ, вмѣстимостью 12 к. с. Водоснабженіе взято изъ бассейна и вода поднимается на высоту 4,75 саж. вертикальною машиною къ 3 силы, установленною въ томъ же водоемномъ зданіи. Воды расходуется въ сутки 25,20 к. с.

Всѣхъ запасныхъ и разѣздныхъ путей 858 п. с. при 9 стрѣлкахъ. Отъ ст. Осиновка до ст. Красная, дорога идетъ мѣстностью совершенно ровною и прямолинейною,

такъ что уже встрѣчаются большія прямыя и весьма мало кривыхъ радіуса отъ 800 до 1000 с.

Ст. Красное, III класса, отстоящая отъ ст. Осиновка на 23 версты, устроена во всемъ, согласно типу станціи III класса, и расположена на прямой и горизонтальной площадкѣ длиною 506,67 п. с.

На станціи также какъ и на предъидущей ст. Словяны, кромѣ пассажирскаго зданія съ 2 платформами, длиною каждая 50 с., имѣется одинъ жилой одноэтажный домъ, 2 большія казармы, паровозное зданіе на 2 паровоза и товарныя платформы, изъ коихъ открытая длиною 20 саж., крытая 6 саж. и кромѣ того пакгаузъ, вмѣстимость 12 к. с. Водоснабженіе станціи взято изъ р. Вольши, водопроводомъ длиною 757 с., при чемъ для подъема воды имѣется вертикальная машина въ 8 силъ, помѣщенная въ особомъ водоподъемномъ зданіи и накачивающая въ сутки 39,48 пог. саж.

При водоемномъ зданіи имѣется будка для помпъ машиниста. Всѣхъ путей на станціи 1603,20 п. с. при 14 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Красная, дорога спускается уклономъ въ 0,008 и переходитъ разливъ р. Вольши насыпью въ 0,66 с., далѣе поднимается тѣмъ же уклономъ въ 0,0076, для пересѣченія самой рѣки, мостомъ отъ 10 саж. Подобное пониженіе насыпи требуетъ исправленія и при поднятіи всего на 0,76 саж. значительно исправилось бы начертаніе линіи и дорога будетъ предохранена отъ размыва. На 11 верстѣ отъ станціи, а отъ Москвы на 456 верстѣ, дорога пересѣкаетъ р. Хлыстовку балочнымъ мостомъ отверстіемъ 5 саж., а на 20 верстѣ отъ станціи, что составитъ отъ Москвы на 437 вер., дорога пересѣкаетъ р. Березку,

мостомъ многораскосной системы, отв. 15 с., съ ѣздою по верху. Здѣсь опять является пониженіе насыпи, съ цѣлію уменьшенія земляныхъ работъ, и уменьшеніе высоты, произведено на 1,17 саж., на протяженіи 353,75 п. с. Означенное пониженіе необходимо будетъ подлежать повышенію, если не на полную высоту, то по крайней мѣрѣ на 0,67 саж.

Поднимаясь съ моста чрезъ р. Березку предѣльнымъ уклономъ, дорога подходитъ къ ст. Гусино, расположенной на прямой и горизонтальной площадкѣ, длиною 500 саж.

Ст. Гусино IV класса заключаетъ въ себѣ слѣдующія устройства: пассажирское зданіе по типу IV класса, съ платформою при станціи и промежуточною длиною 50 саж., открытую, товарную платформу длиною 10 саж., крытую длиною 6 саж., и пакгаузъ вмѣстимостью 12 кв. саж.

Одноэтажный жилой домъ и большую казарму.

Водоснабженіе устроено изъ бассейна, при чемъ для поднятія воды на высоту 4,80 саж. установлено въ водоемномъ зданіи вертикальная машина въ 3 силы, накачивающая ежедневно 24,36 к. с. воды.

Всѣхъ путей на станціи 863 к. с. при 10 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Гусино дорога поднимается на высоту 19 саж. съ которой спускается сплошнымъ предѣльнымъ уклономъ на протяженіи 1442,50 п. с.

При этомъ на всей части подъема и спуска необходимо принять мѣры противъ сплывовъ откосовъ и отвести правильнѣе воду нагорными канавами, а также вообще исправить и канавы въ выемкахъ.

Вслѣдъ за предѣльнымъ уклономъ устроено родъ полустанціи именующеюся *Вонлярово*.

На этой полустанціи нѣтъ ни разѣздныхъ путей, ни

стрѣлокъ ни дисковъ, и имѣется только станціонное зданіе типа IV класса съ высокою платформою длиною 30 саж.

Оказывается, что при постройкѣ дороги обѣщано помѣщику Вонлярскому устроить станцію на этомъ мѣстѣ, если помѣщикъ уступитъ безвозмездно землю подъ дорогу.

Помѣщикъ уступилъ землю, станціонное зданіе выстроено, но станція не существуетъ, хотя и совершается остановка поѣздовъ почтовыхъ для принятія и выдачи почтовой корреспонденціи; станція же перенесена на 4 версты далѣе, именно близъ мѣстечка Катынь. Къ сожаленію нѣтъ возможности прослѣдить документально дѣло, такъ какъ вся переписка по сему предмету сгорѣла вмѣстѣ съ Московскою станціею.

Техническія же условія дѣйствительно не вполне удовлетворяютъ для устройства станціи, въ мѣстѣ устроеннаго зданія Вонлярско, но во всякомъ случаѣ необходимо нынѣ же огородить Вонлярско дисками или семафорами и устроить два перевода.

Отъ мѣста полустанціи Вонлярско дорога спускается вновь предѣльнымъ уклономъ и подходитъ къ ст. Катынь частыми извилинами пересѣкая р. Крапивку мостомъ отв. 7 саж. Оба моста балочной системы.

Ст. Катынь IV класса размѣщенная на горизонтальной площадкѣ въ 1455,3 с., на насыпи незначительной величины. Весною заливается водою вся окружающая мѣстность и сообщеніе со станціею прерывается.

На станціи кромѣ пассажирскаго зданія IV класса, съ двумя платформами, длиною каждая 50 с., имѣются товарныя платформы открытая длиною 10 саж. крытая 6 саж. и пакгаузъ вмѣстимостью въ 12 кв. с.

Жилой домъ на станціи одноэтажный и большая ка-

зарма. Водоснабженіе станціи взято изъ р. Катынь водопроводомъ длиною 300 с. и накачиваніе воды на высоту 8,83 саж. производится вертикальною машиною въ 6 силъ помѣщенною въ особомъ водоподъемномъ зданіи. При водоемномъ зданіи имѣется будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 863 пог. саж. при 10 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Катынь дорога поднимается предѣльнымъ уклономъ для перехода чрезъ Орловско-Витебскую ж. дорогу путепроводомъ отверстіемъ 5 саж., затѣмъ спускается для пересѣченія р. Ольмы балочнымъ мостомъ отв. 7 саж., послѣ чего вновь поднявшись предѣльнымъ уклономъ длиною 937,5 саж., идетъ уже мѣстностью ровною до самаго Смоленска вблизи котораго идетъ совершенно параллельно Витебско-Орловской ж. дороги, и входитъ до настоящаго времени на пути Витебско-Орловской ж. дороги пользуясь ея пассажирскою станціею.

Въ Смоленскѣ до настоящаго времени Московско-Брестская желѣзная дорога имѣла свою особую товарную станцію, но въ текущемъ году оканчивается и постройка пассажирскаго зданія, поставленнаго рядомъ съ Орловско-Витебскимъ вокзаломъ и вмѣстѣ съ тѣмъ измѣнена, т. е. улучшена и товарная станція. Прежде проходившее между путями станцій Смоленско-Витебской и Брестской дорогъ Смоленское шоссе отведено за предѣлы отчужденія и вымощено камнемъ. Такимъ образомъ Смоленско-Брестская ж. дорога своею землею примкнула непосредственно къ Витебско-Орловской ж. дорогѣ и новая пассажирская станція Брестской дороги помѣщена на мѣстѣ стараго шоссе противъ ст. Орловской ж. дороги.

Хотя зданіе еще не открыто для пассажировъ, но по-

мѣщенное отдѣльно отъ зданія Орловской дороги, оно представляетъ неудобство для службы движенія, заключающееся главное въ передвиженіи багажа для пассажировъ, направляющихся съ Витебско-Орловской ж. дороги по направленію въ Москву и Брестъ и обратно.

На новой станціи бѣфета не проектировано и самое зданіе каменное, выстроенное съ большими вычурами и затѣями, но въ одинъ этажъ, представляетъ значительное количество непроизводительно затраченнаго капитала, такъ какъ надстройка втораго этажа, при общемъ недостаткѣ жилыхъ помѣщеній, а также приспособленіе подвального этажа къ жилью или складамъ принесло бы значительную пользу и удобство для дороги при серьезной экономіи въ средствахъ.

Вслѣдствіе проведенія пассажирскихъ путей Брестской ж. дороги, станція Смоленскъ Витебско-Орловской ж. дороги уединилась отъ города и для подъѣзда какъ къ ней, такъ и къ станціи Московско-Брестской ж. дороги приходится переѣзжать въ уровнѣ рельсовъ въ 2-хъ мѣстахъ чрезъ товарные и пассажирскіе пути Московско-Брестской ж. дороги.

Уже въ настоящее время стѣсненіе это ощутительно и, по мнѣнію Коммиссіи, необходимо устроить переѣздъ чрезъ пути Московско-Брестской ж. дороги виадукомъ, что не особенно затруднительно, такъ какъ пути находятся въ выемкѣ глубиною 1,20 саж.

Крытая товарная платформа устроена весьма высоко отъ поверхности земли и потому нагрузка и выгрузка предметовъ съ подводъ и на подводы сопряжена съ затрудненіемъ. Избѣжать этого возможно подсыпкою земли при платформѣ и поднятіемъ мостовой.

Ст. Смоленскъ числится станцією II класса и заключаетъ въ себѣ слѣдующія постройки:

Каменное пассажирское зданіе съ платформами длиною 130 саж. Открытая товарная платформа длиною 10 саж. Крытая товарная платформа длиною 60 саж. Пакгаузъ вмѣстимостью 45 кв. саж. Товарная контора, въ которой нынѣ помѣщается телеграфъ и контора Начальника станціи. Два двухъ-этажныхъ жилыхъ дома, одинъ одноэтажный, одна малая казарма—паровозное зданіе на 8 паровозовъ, — бани для рабочихъ и водоемное зданіе на 2 танка.

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Днѣпра водопроводомъ длиною 607 саж. и для накачиванія воды на высоту 11,84 саж. установлена вертикальная машина въ 6 силъ въ особомъ водоподъемномъ зданіи, при которомъ имѣется будка для помпъ машиниста.

Воды получается въ день 47,25 куб. саж. Кромѣ того существуетъ еще второе водоподъемное зданіе, при которомъ имѣется также будка для помпъ машиниста. Означенное водоподъемное зданіе установлено на р. Городянкѣ, при чемъ длина водопровода 102,80 пог. саж.

Всѣхъ путей на станціи 6306 п. с. при 55 стрѣлкахъ и одномъ поворотномъ кругѣ.

При осмотрѣ товарной станціи и конторы, Коммиссія, между прочимъ, обратила вниманіе на то, что о прибывшихъ товарахъ не вывѣшивается извѣщенія и что товары записываются въ книгу не днемъ прибытія на станцію, а днемъ отправленія, а также, что для требованія о возвратѣ перебора товарополучатель, уплатившій провозную плату, обязанъ представить расчетный листъ, вы-

данный товароотправителю и находящійся у него въ рукахъ.

Фактъ этотъ подтвердился тѣмъ, что изъ Фастова въ Смоленскъ отправленъ рафинадъ купцу Самолесову и взяты за провозъ съ него лишнія деньги. Купецъ Самолесовъ заявляетъ претензію станціи назначенія и Управленіе Брестской ж. дороги требуетъ отъ него представленія расчетнаго листа, выданнаго отправителю въ Фастовѣ. Избѣгнуть настоящаго случая легко, помѣстивъ въ конвенціи условіе относительно товарополучателей, такъ какъ въ конвенціи сказано: товароотправитель, для полученія перебора, долженъ представить расчетный листъ, а о товарополучателѣ не упомянуто.

Вопросъ о записываніи товара на станціи днемъ его отправленія ведетъ къ тому, что на станціи всегда числятся значительныя суммы за товаръ въ контролѣ сборовъ и на Начальника станціи возводится сложная работа. Казалось бы, записываніе днемъ полученія товара вело бы къ большей правильности, но съ другой стороны были факты, что Начальникъ станціи, уничтоживъ документы, сопровождавшіе товаръ и выдавая его, получивъ деньги за провозъ, не записывалъ ни ихъ, ни товара, а товаръ числился въ пути.

Отъ ст. Смоленскъ дорога идетъ сперва по одной насыпи съ Орловско-Витебскою ж. дорогою, долиною р. Днѣпра, затѣмъ на 5-й верстѣ Витебско-Орловская ж. дорога сворачиваетъ на пересѣченіе р. Днѣпра, а Смоленская дорога продолжаетъ свое направленіе берегомъ р. Днѣпра и подходитъ къ полустанціи Колодня въ 8 верстахъ отъ ст. Смоленскъ. Дорога отъ Смоленска идетъ уже въ одинъ путь и по преимуществу глинистымъ грунтомъ.

Полустанція *Колодня* имѣетъ пассажирское зданіе съ платформою длиною 25 с. Развѣздныхъ путей 240 п. саж., запасныхъ 360 п. с. и 4 стрѣлки.

Водоснабженія на станціи неимѣется и всѣ жилия помѣщенія устроены въ станціонномъ зданіи. Горизонтальная площадка въ мѣстѣ помѣщенія станціи 1825 с., а прямолинейное направленіе 501,84 п. с. Станція *Колодня* ограждена семафорами и стрѣлки уложены съ фонарями по системѣ Бендера.

Отъ станціи *Колодня* дорога первоначально пересѣкаетъ р. *Колодня*, чрезъ которую былъ устроенъ мостъ балочный, отверстіемъ 3 с. Снесенный послѣдними весенними водами, мостъ не существуетъ и взамѣнъ его нынѣ устроенъ обводный путь съ деревяннымъ временнымъ мостомъ, отверстіемъ 14 саж., причемъ на обходѣ вслѣдствіе закругленія пути и для безопасности движенія уложены контррельсы. Работы моста, а стало быть и обводной путь ограждены зелеными дисками.

Для постояннаго моста избрано старое русло и проектированъ мостъ отверстіемъ въ 7 саж., балочный.

Затѣмъ дорога пересѣкаетъ р. *Строгань*, на которой прежде существовалъ мостъ деревянный, отверстіемъ 1 саж. Мостъ этотъ также размытый весенними паводками, уничтоженъ и въ настоящее время засыпанъ, при чемъ для пропуска воды оставлена открытая труба деревянная, размываемая и нынѣ паводками вслѣдствіе усиленныхъ дождей. Исправленіе этого моста проектировано слѣдующимъ образомъ: Будетъ устроенъ отводный путь съ временнымъ мостомъ, отверстіемъ 9 саж., а затѣмъ приступятъ къ устройству постояннаго моста, отверстіемъ 3 саж., причемъ балки будутъ взяты съ моста чрезъ рѣку *Колодня*.

Означенное предположеніе обсуждено съ изученіемъ русла рѣки и можетъ быть принято нынѣ вполне достаточнымъ. Отъ р. Строгань, дорога чрезъ $2\frac{1}{2}$ версты подходитъ къ ст. Духовской.

Ст. Духовская III класса, отстоящая отъ ст. Смоленска, въ разстояніи 16 верстъ, размѣщена по горизонтальной площадкѣ, длиною 400 саж., и на прямой, длиною 967,70 п. саж. На станціи кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою, длиною 80 саж., имѣются жилой одноэтажный домъ, паровозное зданіе на 2 паровоза и открытая товарная платформа, длиною десять саж.

При паровозномъ зданіи имѣется поворотный кругъ. Станція помѣщена вдоль выемки съ лѣвой стороны, считая отъ Смоленска. Выемка эта значительной высоты, до 3 саж., и канава отдѣляющая полотно станціи отъ выемки заплыла и такимъ образомъ вся вода собирается подъ станцію и дворъ также залитъ водою. Станція стара, крыльцо сгнило и крыша весьма давно и плохо окрашена.

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Соминка, водопроводомъ длиною 182 саж. При высотѣ подъема воды въ 4,60 саж., вода накачивается вертикальною машиною въ 3 силы, помѣщенною въ особомъ водоподъемномъ зданіи. Воды накачивается ежедневно 18 куб. саж.

Всѣхъ путей на станціи 1160 п. с., при 11 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Духовской, дорога встрѣчаетъ неровныя мѣстности и въ выемкахъ глинистаго грунта постоянные сплывы, исправляемые лишь снятіемъ спалзывающей земли.

Возлѣ станціи идетъ вѣтвь въ песчаный карверъ, длиною 614 п. с.

На 372 верстѣ отъ Москвы, дорога поднимается уклономъ въ дѣйствительности круче предѣльнаго, что про-

изошло отъ осадки насыпи, и затѣмъ входитъ опять въ выемку съ сильными сплывами, глубиною въ 2,43 саж., тянущуюся на протяженіи одной версты.

Спускаясь изъ выемки въ насыпь, дорога пересѣкаетъ р. М. Вопець, балочнымъ мостомъ, отверстіемъ 5 саж., при которомъ разрушены конуса весенними водами.

Поднимаясь отъ р. Вопець, предѣльнымъ уклономъ, и затѣмъ спускаясь, дорога подходитъ къ полустанціи Пересвѣтово, расположенной на горизонтальной площадкѣ, длиною 280 саж., но въ кривой, радіусомъ 500 саж.

Вся станція *Пересвѣтово*, устроена на косогорѣ, а запасный путь, идущій рядомъ съ главнымъ путемъ, помѣщеннымъ на уклонѣ и въ выемкѣ, значительно поднимается надъ нимъ. Къ станціи нѣтъ подъѣзда, а сплывы мѣстами исправлены плетнями, но канавы содержатся не въ порядкѣ. На станціи, кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою, длиною 25 п. с., не имѣется никакихъ жилыхъ зданій. Всѣхъ путей на станціи 670 п. с., при 4 стрѣлкахъ. Водоснабженіе на станціи не имѣется. Станція ограждена семафорами, приводимыми въ движеніе съ платформы, при станціонномъ зданіи.

Отъ полустанціи Пересвѣтово дорога пересѣкаетъ р. большую Вопець балочнымъ мостомъ, отверстіемъ 5 саж., при насыпи 2,83 саж., расположеннымъ между двумя кривыми на прямой 28,70 саж. длины и затѣмъ уклономъ въ 0,008 дорога поднимается прорѣзываетъ выемку глубиною 3,50 саж. вновь спускается и поднимается въ новую выемку глубиною 4,10 саж. протяженіемъ $1\frac{1}{2}$ верс. и затѣмъ спускается сплошнымъ предѣльнымъ уклономъ протяженіемъ 1050 саж. къ ст. Каменка помѣщенной вдоль р. Хмость которая весною нынѣшняго года отклонившись къ

полотну желѣзной дороги розмыла часть площадки станціонной, при чемъ залила луга и занесла ихъ пескомъ и промытою землею.—Для избѣжанія повторенія промывовъ, назначено приведенную въ проектную профиль часть землянаго полотна. укрѣпить каменнымъ мощеніемъ въ 2 ряда, засыпать размытый резервъ при полотнѣ дороги и поставить укрѣпленную предохранительную дамбу для отклоненія теченія рѣки отъ полотна дороги. Верхъ засыпанной части резерва полагается укрѣпить фашиннымъ тюфякомъ. Работа эта изчислена примѣрно въ 6000 руб. и къ исполненію ея еще не приступлено.

Ст. Каменка IV класса устроенная на горизонтальной площадкѣ 7,95 с. и прямой, 313,23 саж., между двумя кривыми изъ коихъ Московская 300 а Брестская 400 с. радиусомъ.—Станція заключаетъ въ себѣ пассажирское зданіе съ платформою, длиною 80 с. и крытою 5 п. с., а также вновь устроенный пакгаузъ, вмѣстимостью 18 кв. саж. и жилой одноэтажный домъ.—

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Хмость водопроводомъ, длиною 67,75 саж., при чемъ для накачиванія 18 куб. саж. въ сутки воды установлена вертикальная паровая машина въ 3 силы, въ особомъ водоподъемномъ зданіи, при которомъ имѣется и будка для помпъ машиниста.

Кромѣ выше сказанныхъ строеній, на станціи имѣются водоемное зданіе и вѣсовой помостъ.

Всѣхъ путей на ст. 854 п. с. и 6 стрѣлокъ.—Дополнительные пути, назначенные къ укладкѣ еще неокончены, всего 30 саж. и 1 стрѣлка.—Станція запущена ремонтомъ.—Отъ ст. Каменка, дорога пересѣкаетъ р. Хмость многораскоснымъ мостомъ, отверстіемъ 12 саж., на насыпи 2,72.—Мостъ этотъ приходящійся на кривой вынудивъ

при постройкѣ уменьшеніе радіуса кривизны до 280 саж. съ цѣлью постановки его на прямой линіи. — Такимъ образомъ поѣздъ спускаясь къ мосту со стороны Москвы, часто сходитъ съ рельсъ и, вынудить особыя условія движенія, а именно: остановку поѣзда у № 240, за $2\frac{1}{2}$ версты до моста и сопровожденіе его сторожами до самаго моста, такъ какъ къ мосту со стороны Москвы идетъ спускъ, на протяженіи 2055 саж., изъ коего сплошная часть составляетъ 1350 саж.

Весь подъемъ отъ моста до наивысшей точки, на протяженіи 7 верстъ, составляетъ 23,40 саж.

Въ выемкѣ сильныя сплывы и самыя выемки расположены въ кривыхъ. — Съ 352 версты, гдѣ вершина поднятія дороги путь спускается и подходитъ къ полустанціи Присельской, расположенной на прямой горизонтальной площадкѣ 325 саж. —

Между этими станціями т. е. Каменкой и Присельской уложена вѣтвь къ дровяннымъ складамъ, защищенная телеграфнымъ постомъ. На полустанціи Присельской, кромѣ пассажирскаго зданія и платформы длиною 25 саж., имѣется малая казарма.

Всѣхъ путей на полустанціи 670 пог. саж. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ полустанціи Присельской дорога идетъ сплошнымъ предѣльнымъ спускомъ длиною 2285 и затѣмъ еще двумя предѣльными спусками 400 и 150 саж. раздѣленными площадками, при чемъ всѣ выемки въ кривыхъ радіуса 300 с.

Спустившись на высоту 2,5 с. дорога пересѣкаетъ р. Песочную чрезъ которую была устроена труба но вслѣдствіе размыва ее въ 1870 г. устроенъ мостъ балочный отверстіемъ 7 саж.

Отъ моста чрезъ р. Песочную въ 6 вер. дорога приводитъ на ст. Ярцево.

Ст. Ярцево II класса размѣщенная на горизонтальной площадкѣ длиною 937,7 саж., между двумя кривыми радиусами 300 и 500 саж.

Станція заключается въ себѣ пассажирское зданіе II класса съ двумя платформами длиною каждая 80 саж. открытую товарную платформу длиною 25 саж., крытую товарную платформу длиною 30 саж. и пакгаузъ вмѣстимостью 30 кв. саж.

На станціи имѣются 3 одноэтажные жилые дома и одна казарма а также бани для рабочихъ, паровозное зданіе на 12 паровозовъ съ поворотнымъ кругомъ; паровозное зданіе, равно какъ и находящіяся въ депо паровозы, содержатся весьма небрежно. Бывшія при паровозномъ зданіи мастерскія сгорѣли въ 1874 г. и нынѣ перестраиваются въ жилыя помѣщенія а также для конторы Начальника Депо.

Вновь уложенные пути на станціи не въ порядкѣ и способствуютъ застою воды на полотнѣ станціи.

Водоснабженіе станціи взято изъ притока р. Вопь водопроводомъ длиною 45 саж. накачиваніе воды на высоту 6,45 саж. производится паровою машиною въ 6 силъ, помѣщенною въ особомъ водоподъемномъ зданіи, при которомъ имѣется и будка для помпъ машиниста.

Водоемное зданіе на станціи въ 2 танка и ежедневный расходъ воды 36 куб. саж.

Всѣхъ путей на станціи 2303 п. с. при 19 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Ярцево дорога первоначально спускается на протяженіи 202,57 саж. уклономъ въ 0,0008, затѣмъ по насыпи на протяженіи 145 саж. слѣдуетъ горизонтально

и вновь поднимается предѣльнымъ уклономъ на протяженіи 65 саж. для перехода чрезъ р. Вопь желѣзнымъ мостомъ отверстіемъ 34 саж, въ 2 пролета изъ коихъ одинъ въ 14 саж. системы голандской, а другой въ 20 саж. много-роскосной.

Мостъ съ ѣздою по низу—мостъ этотъ первоначально устроенный въ одинъ пролетъ 20 саж. перестроенъ въ 1875 и 1876 г. и увеличено отверстіе на 14 саж. вслѣдствіе подмыва моста весенними водами, но нынѣ слѣдовало бы приподнять всю насыпь близъ моста дабы предупредить размывъ полотна, что и полагается исполнить вслѣдствіе происшедшаго въ нынѣшнемъ году размыва полотна на протяженіи 80 п. с. — тѣмъ болѣе что горизонтъ воды отстоялъ отъ низа фермъ только на 0,20 саж.

Съ моста дорога поднимается сплошнымъ предѣльнымъ уклономъ на протяженіи 1400 саж. и идетъ по бывшей большой дорогѣ при чемъ вдоль полотна не существуетъ никакой ограды и какъ вблизи Ярцево находится громад-ная фабрика Хлудова то рабочіе съ фабрики гуляя по большой дорогѣ слѣдуютъ вдоль полотна и ходятъ по мосту и предвидятся по этому, случаю несчастія съ рабочими отъ желѣзной дороги.

Поднявшись на 11 саж. дорога нѣсколько спускается и подходит къ полустанціи Милохово размѣщенной въ выемкѣ на горизонтальной площадкѣ 250 саж., образованной изъ прежней площадки длиною 100 саж. чрезъ углубленіе выемки, при чемъ вслѣдствіе сплывовъ откосовъ пришлось канавы выемки поддержать стѣнкою изъ старыхъ шпаль.—

На станціи Милохово водоснабженія не имѣется а устроено только пассажирское зданіе съ платформою длиною 25 саж.—

Всѣхъ путей на станціи 670 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Милохово до ст. Михайловской на протяженіи 8 верстѣ дорога идетъ по преимуществу предѣльными уклонами, но мѣстностью довольно ровною.—

Ст. Михайловская IV класса установленная на горизонтальной площадкѣ длиною 450 саж., заключаетъ въ себѣ пассажирское зданіе, двѣ пассажирскія платформы длиною 80 саж., открытую товарную платформу длиною 8 саж., крытую платформу длиною 5 саж. и пакгаузъ, вмѣстимостью 18 кв. саж.

На станціи имѣется одноэтажный жилой домъ и большая казарма—при станціи устроена вѣсовая помость.— Жилыя помѣщенія вообще хороши и заявленная жандармомъ претензія на дурное помѣщеніе не оправдалась.—

Водоснабженіе станціи взято изъ бассейна водопроводомъ длиною 303,25 п. с. при чемъ вода поднимается на высоту 6,35 саж., вертикальною паровою машиною въ 3 силы накачивающею въ сутки 18 кубич. саж. воды и помѣщенною въ особомъ водоподъемномъ зданіи, при которомъ устроена и будка для помпъ машиниста. Водоемное зданіе устроено на 1 танкѣ. Всѣхъ путей на станціи 568,10 п. с. при 6 стрѣлкахъ, изъ числа коихъ вновь уложено 275 саж. и 2 стрѣлки. Отъ ст. Михайловской дорога идетъ мѣстностью довольно ровною и доходитъ до полустанціи Вышегоръ, устроенной уже по старому типу т. е. съ одноэтажнымъ станціоннымъ зданіемъ, при которомъ имѣется платформа длиною 25 саж. и отдѣльное жилое одноэтажное зданіе.

Всѣхъ путей на полустанціи 670 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Полустанція *Вышегоръ* размѣщена на кривой рад. 1000 саж. и горизонтальной площадкѣ 500 саж. За станціею Вышегоръ дорога входитъ въ выемку и спускается предѣльнымъ уклономъ на протяженіи 875 саж. въ большую насыпь.—Выемка глубиною 3,11 саж. на протяженіи версты плыветъ и канавы въ ней поддерживаются старыми шпалами.—Насыпь же, тянущаяся на протяженіи $1\frac{1}{2}$ версты и доходящая до высоты $6\frac{1}{2}$ саж. также плыветъ. Для предохраненія отъ спывовъ по откосу насыпи сдѣланы плетни и предположена укладка крестовъ изъ фашинь. Съ насыпи дорога вновь поднимается и съ 302 вер. начинаетъ спускаться и двумя сплошными предѣльными уклонами, однимъ на 1200 саж. а другимъ на 1400 саж. спускается къ станціи *Дорогобужъ*, на 20,80 саж. При этомъ дорога идетъ крупными работами и на 300 верстѣ, въ каменной трубѣ отверстіемъ 0,50 саж. подъ 6 саженною насыпью были замѣчены въ 1879 г. весною со стороны напора подмывы полотна съ спывами и подмывъ лотка трубы.

Для исправленія и избѣжанія подмывовъ на будущее время предположено конуса при трубахъ укрѣпить плетнями и лотки исправить устройствомъ каменныхъ насыпей.

Ст. Дорогобужъ III класса размѣщена на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж. при чемъ часть ея 200 саж. приходится на кривой рад. 400 саж. и въ выемкѣ глубиною 2,18 саж.

На станціи *Дорогобужъ*, кромѣ пассажирскаго зданія

съ двумя платформами длиною 80 саж., имѣются три одноэтажные жилые дома и малая казарма, а также паровозное зданіе на 2 паровоза съ поворотнымъ кругомъ.

Кромѣ того имѣются товарныя платформы открытая длиною 15 саж. крытая длиною 15 с. и пакгаузъ вмѣстимостью 12 кв. саж. При станціи имѣется вѣсовой помостъ. Водоснабженіе изъ р. Велички водопроводомъ длиною 32 саж. при чемъ для накачиванія воды установлена вертикальная машина въ 8 силъ поднимающая 51,66 с. воды въ сутки на высоту 4.45 саж. — Машина установлена въ самомъ водоемномъ зданіи при которомъ имѣется и будка для помпъ машиниста. Книги на станціи ведутся неправильно. — Товары непринятые съ наложенными платежами не записываются въ нерѣшенные статьи и объ наложенномъ платежѣ а также и о непринятіи товара неизвѣщается товароотправителю. Всѣхъ путей на станціи 1657.35 п. с. при 13 стрѣлкахъ, при чемъ вновь уложено 356.17 п. с. при 2 стрѣлкахъ. Отъ ст. Дорогобужъ дорога первоначально пересѣкаетъ р. Величку на которой прежній мостъ отверстиемъ 2 саж.,—разрушенъ весенними водами въ 1879 г. до основанія и замѣненъ нынѣ временнымъ мостомъ. По объясненіямъ управленія дорогою 5 апрѣля 1879 г. въ 4 часа дня на рѣкѣ Величкѣ большими и толстыми льдинами остановившимися наклонно запружено было почти все отверстие моста такъ что вода проходила только подъ низъ льдинъ. — До вечера слѣдующаго дня наплывшія льдины разбирались ломами баграми и проч. и гиря при промѣрахъ дни не доставала а скорость и паденіе воды были чрезвычайно сильны подъ мостомъ. — Подмывы конусовъ, гдѣ можно еще было ощупать шестомъ и гдѣ теченіе было не такъ сильно, загружались камнемъ и мѣшками съ гли-

ною но въ самомъ уже руслѣ моста мѣшки уносило. — Утромъ 7 апрѣля промѣры шестомъ показали, что подмывъ очень великъ но съ точностью его опредѣлить было не возможно. 7 же Апрѣля въ 10 ч. вечера устой со стороны Москвы обрушился и вслѣдъ за нимъ обрушился и устой со стороны Бреста.

Такъ какъ ширина размыва составляетъ 7 саж. и какъ послѣ разрушенія моста въ прилегающихъ къ мосту дамбахъ никакихъ размывовъ не произошло то признано вполнѣ возможнымъ придать новому мосту отверстіе равное наибольшей ширинѣ размыва по верху полотна т. е. 7 саж, причемъ основанія устоевъ устроить на сваяхъ оградивъ ихъ шпунтовыми рядами а русло рѣки укрѣпить сплошь камнемъ, равно какъ и конуса каменною обдѣлкою.

Вся стоимость этихъ работъ исчислена приблизительно въ 20 т. р. Далѣе дорога пересѣкаетъ р. Вопецъ мостомъ многораскосной системы отверстіемъ 10 саж. съ ѣздою по верху на которомъ при Брестскомъ устоѣ со стороны теченія былъ размытъ конусъ и часть насыпи за обратною стѣною устоя. — Исправленія поврежденіи уже окончены и въ настоящее время замѣняется только старая система укладки рельсъ на продольныхъ брусьяхъ укладкою на поперечныхъ балкахъ при чемъ снимается и существующій на мосту горбъ.

Отъ моста чрезъ р. Вопецъ дорога сплошнымъ уклономъ въ 0,008 на протяженіи 1950 поднимается къ ст. Дурово при чемъ весь подъемъ приходится въ значительныхъ выемкахъ и насыпяхъ и на постоянно перемѣняющихся кривыхъ и разстояніе между кривыми доходитъ до 71,57 саж.

Полустанція *Дурово* расположено на кривой рад. 540

саж. и горизонтальной площадкѣ длиною 262.5 саж и заключаетъ въ себѣ станціонное одноэтажное зданіе съ платформою длиною 25 саж. и жилой одноэтажный домъ вмѣстимостью 37,24 к. с. Всѣхъ путей на станціи 670 саж. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Дурово дорога первоначально спускается двумя сплошными продѣльными улонами длиною въ 108,5 и 917,46 п. с. къ мосту чрезъ р. Вержа многораскосной системы о 86,10 саж. съ ѣздою по верху и затѣмъ вновь спускается и пересѣкаетъ р. Днѣпръ многораскоснымъ двухъ пролетнымъ мостомъ отверстіемъ 40 саж. съ ѣздою по низу.

Въ этомъ мостѣ весною же 1879 г. поврежденъ былъ со стороны на пораводы выше ледорѣза, въ которомъ кромѣ того замѣчено разстройство кладки.

Горизонтъ весеннихъ водъ р. Днѣпра въ 1879 г. доходилъ до наибольшей высоты и разстояніе между низомъ фермы и горизонтомъ воды уменьшалось до 0,45 саж.

У моста по объясненію Управленія дороги, сходятся три теченія, одно по руслу рѣки и два по резервамъ, всѣ эти три теченія входятъ въ лѣвый Московскій пролетъ моста и хотя въ резервѣ былъ забитъ шпунтовый рядъ отъ одного края до самой насыпи, но рядъ этотъ былъ опрокинутъ весенними водами нынѣшняго года и откосъ у устоя подмыло при чемъ уцѣлѣлъ только туюфакъ. — Три сходящіяся подъ мостомъ теченія образуютъ за мостомъ сильный водоворотъ и вновь раздѣляются изъ нихъ одно теченіе направляется, въ русло рѣки, а другое идетъ въ лѣвую сторону чрезъ берега до слѣдующей излучины рѣки отстоящей отъ моста въ 50 саж. и приближающейся ежегодно.

Сзади быка прежде былъ островокъ нынѣ смытый и теперь замѣнившійся ямою глубиною въ 4 саж. при этомъ каменная, отсыпь обвалилась и держится крутымъ откосомъ, а сваи забитыя частоколомъ обнажены.

У Брестскаго устоя крутой берегъ и конусъ со стороны теченія обвалился, при чемъ вслѣдствіе двойнаго теченія въ этомъ мѣстѣ однимъ по направленію резерва, а другимъ по руслу, сперва размывался берегъ резерва а затѣмъ и конусъ.—

Кладка повреждена только въ быкѣ а въ устояхъ сохранилась.

При обсужденіи вопроса объ исправленіи поврежденій и устраненіи ихъ на будущее время приглашенные специалисты раздѣлились въ мнѣніяхъ и члены управленія дороги полагали возможнымъ переложить кладку быка до горизонта низкихъ водъ, а для правильнаго направленія теченія весеннихъ водъ устроить въ дамбѣ насыпи при Московскомъ устоѣ траверсы, съ верховой стороны и съ низовой при томъ же устоѣ, направляющую дамбу длиною не менѣе 20 саж.

Работа эта обойдется въ 28 т. р. с. Но по мнѣнію другихъ специалистовъ необходимо исправленіе кладки быка съ самаго основанія и потому является лучшимъ замѣнить двухъ-пролетный мостъ одно-пролетнымъ въ 40 саж., или же перенести мостъ на другое мѣсто, оставивъ его двухъ-пролетнымъ.—Первая работа обойдется 121,500 р., а вторая въ 113,500 р. Предложенія эти обсуждаются въ настоящее время въ Министерствѣ, а пока устраиваются траверсы и направляющіе дамбы.—Отъ моста чрезъ р. Днѣпръ дорога вновь поднимается уклономъ въ 0,008 на

протяженіи 450 саж. и подходитъ къ полустанціи Мишино отстоящей отъ Москвы въ 277 вер.

Полустанція Митино расположенная на горизонтальной площадкѣ длиною 550 саж. заключаетъ въ себѣ станціонное двухъ-этажное зданіе съ платформою 25 саж.

Всѣхъ путей на станціи 670 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ станціи Митино до ст. Издѣшково дорога на протяженіи всего 6 верстъ идетъ работами весьма не большими, при чемъ уклоны не превосходятъ 0,006 а радіусъ кривизны 500 саж.

Ст. Издѣшково. IV класса, расположена на горизонтальной площадкѣ длиною 587,5 саж. и заключаетъ въ себѣ кромѣ двухъ-этажнаго пассажирскаго зданія съ двумя платформами длиною 80 с. еще одинъ одноэтажный жилой домъ;—для склада товаровъ, имѣются открытая товарная платформа длиною 8 саж., крытая, длиною 5 саж. и пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж. Водоснабженіе станціи взято изъ р. Дымки водопроводомъ, длиною 500 саж., при чемъ для накачиванія 45,57 куб. саж. воды въ сутки, на высоту 7,85 саж., установлена вертикальная паровая машина въ 6 силъ, въ особомъ водоподъемномъ зданіи при которомъ устроена и будка для помпъ машиниста.—Водоснабженіе станціи съ однимъ танкомъ.

Всѣхъ путей на станціи 875,50 п. с. при 6 стрѣлкахъ, изъ числа коихъ вновь уложено 272 саж. и 2 стрѣлки. Отъ ст. Издѣшково, дорога пересѣкаетъ р. Дымку балочнымъ мостомъ, отверстіемъ 4 саж.—Въ мѣстѣ томъ со стороны теченія размыты конуса и русло рѣки размыто при Московскомъ устоѣ на 2 саж. и при Брестскомъ на 1 саж. Въ стѣнкахъ устоевъ, обнаружили признаки выпучиванія, а въ Брестскомъ устоѣ сверхъ того имѣется и

трещина. Для безопасности движенія помѣщены между устоями деревянныя распорки и промоины засыпаны камнемъ каковаго употреблено 30 к. с. Такъ какъ неизвѣстны причины трещинъ, замѣченныхъ еще до прохода весеннихъ водъ и есть предположеніе о промоинахъ за шпунтовымъ рядомъ, то производится усиленное наблюдение за мостомъ а въ случаѣ выясненія недостатковъ предпримутся тѣ или другія капитальныя мѣры къ исправленію сооруженій.

Отъ моста чрезъ р. Дымку дорога поднимается и подходитъ къ полустанціи *Алферово*, для устройства которой потребовалось измѣненіе профили полотна дороги, причемъ для полустанціи образована прямая горизонтальная площадка 412 с. Чрезъ это увеличились существовавшія насыпи и выемки, но вмѣстѣ съ тѣмъ предѣльный подъемъ къ станціи сократился на 50 с.

На полустанціи *Алферово*, кромѣ станціоннаго двухъэтажнаго зданія съ платформою въ 25 с. длины, не имѣется другихъ построекъ.

Всѣхъ путей на станціи 670 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ ст. *Алферово* до ст. *Сапѣгино* 13 верстъ и дорога по всему протяженію идетъ мѣстностью ровною, но предѣльные уклоны доходятъ до протяженія 1120 с.

Ст. Сапѣгино IV класса устроена на прямой горизонтальной площадкѣ, длиною 500 с., и заключаетъ въ себѣ кромѣ пассажирскаго зданія съ платформами длиною 80 с. еще жилой одноэтажный домъ.

Для склада товаровъ имѣются пакгаузъ, вмѣстимостью 18 кв. с. и платформы—крытая, длиною 5 с., и открытая, длиною 4 с. Водоснабженіе станціи взято изъ бассейна при самой станціи, при чемъ для поднятія 17,64 кв. с.

воды ежедневно на высоту 4,70 с. установлена въ водоемномъ зданіи вертикальная паровая машина въ 3 силы. При водоемномъ зданіи устроена будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 790,35 п. с. при 7 стрѣлкахъ, изъ числа коихъ въ 1878 г. уложено 255 с. и 3 стрѣлки. Отъ ст. Сапѣгино дорога совершенно прямолинейнымъ направлениемъ идетъ къ полустанціи Гредякино, при чемъ передъ станціею имѣется сплошной подъемъ 0,008 с., протяженіемъ 1200 с. и на этомъ подъемѣ, подъ семи саженою насыпью, имѣется труба 0,33 с., конуса и лотокъ которой размыты, а въ откосахъ насыпи обнаружались значительные сплывы.

По изслѣдованіи труба оказалась прочною и потому нынѣ укрѣпляются только откосы насыпи плетнями. Для устройства полустанціи Гредякино пришлось также измѣнить первоначальную профиль полотна, дабы придать горизонтальную площадку въ 300 с., при чемъ часть станціи приходится на кривой.

На полустанціи *Гредякино* имѣется станціонное зданіе въ два этажа и платформа длиною 25 с.

Всѣхъ путей на полустанціи 670 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Гредякино дорога идетъ предѣльнымъ сплошнымъ спускомъ на протяженіи 1000 с., а затѣмъ спусками въ 7, 8 и 7¹/₂ тыс. и пересѣкая улицу деревни Старой путепроводомъ въ 2 с. подходитъ къ р. Вязьмѣ, которую и переходитъ въ двухъ мѣстахъ въ первомъ мѣстѣ мостомъ отверстіемъ 15 с., а во второмъ отверстіемъ въ 12 с.

Оба моста многораскосной системы съ ѣздою поверху.

Мостъ въ 15 с. весною 1879 г. не потерпѣлъ поврежденія, тогда какъ въ мостѣ съ отверстіемъ въ 12 с. были размыты конуса и напоромъ льда были сдвинуты фермы на 0,75 с., такъ что лѣвая ферма, считая отъ Москвы, оставалась на вѣсу. Кромѣ того, въ фермахъ оказались слѣдующія поврежденія: чугунная подушка на Брестскомъ устьѣ упала въ воду и погнуты нѣкоторые раскосы, равно какъ и вертикальный листъ въ нижнемъ поясѣ правой фермы, а также горизонтальныя и діагональныя связи.

Вода, поднимаясь, залила ферму моста на 0,45 с. и при такомъ положеніи фермы подверглись дѣйствию ледохода. По спадѣ воды мостъ поставленъ на старое мѣсто, испытанъ и результаты испытанія оказались вполне удовлетворительными.

Отверстіе моста совершенно достаточно, но полотно низко и въ виду залитія фермъ водою назначено мостъ чрезъ р. Вязьму, оставивъ тоже отверстіе, перестроить съ ѣздою понизу одновременно для 2 путей, для чего уширить кладку устоевъ, а также поднять полотно насыпи на 0,35 с. При этомъ необходимо устроить объѣздной путь и окончить всѣ работы до наступленія весны. Стоимость всѣхъ работъ исчислена въ 45 т. р. с. Затѣмъ подходя къ ст. Вязьма дорога переходитъ еще р. Улицу, на которой мостъ изъ отверстія 1 с. увеличенъ до 3 с. въ 1876 году на счетъ эксплуатаціи и слѣдуя параллельно Ряжско-Вяземской ж. дорогѣ входитъ на ст. Вязьма со стороны города, т. е. съ правой, считая отъ Москвы.

Ст. Вязьма II класса, расположенная на горизонтальной площадкѣ, длиною 550 с., въ настоящее время совершенно измѣнилась, какъ вслѣдствіе примкнутія Ряжско-

Вяземской ж. дороги, такъ и вслѣдствіе необходимости въ разширеніи станціи.

Въ настоящее время на станціи находится большое пассажирское каменное зданіе въ 2 этажа, съ платформою, длиною 80 с., а также промежуточною платформою, длиною 70 с. 3 одноэтажныхъ жилыхъ зданія, выстроенныя строителемъ и 3 двухъэтажныя жилья зданія, устроенныя въ 1877—78 г., изъ дополнительнаго облигационнаго капитала и малая казарма.

Прежнее паровозное зданіе разобрано и устроено новое на 20 паровозовъ и вообще все расположеніе станціи измѣнено и нынѣ приведено въ видъ, показанный на прилагаемомъ чертежѣ. Самое станціонное зданіе увеличено и надстроено. Товарныя платформы также значительно увеличены и въ настоящее время имѣется 68 с: открытыхъ товарныхъ платформъ, 10 саж. крытыхъ и 15 в. с. вмѣстимости пакгауза. Платформы устроены неудобно, а именно: вымощены камнемъ и подъѣздъ къ нимъ невозможенъ, вслѣдствіе устройства платформы съ оконечностью безъ стѣнки, а съ мощеннымъ откосомъ.

При станціи устроены бани и помѣщенія для отдыха машинистовъ и ихъ помощниковъ, въ большомъ порядкѣ. Вообще все, что касается депо на станціи Вязьма, то можно его считать образцовымъ, за исключеніемъ недостатка въ донкратахъ Бекера. Водоснабженіе станціи взято изъ р. Улицы, водопроводомъ длиною 320 п. с., причемъ для поднятія ежедневно 36 куб. саж. воды, на высоту 8,25 саж., установлено въ особомъ водоподъемномъ зданіи, вертикальная машина въ 6 силъ. При водоподъемномъ зданіи устроена будка для помпъ машиниста. Водоемное зданіе устроено на 2 тонка.

Всѣхъ путей на станціи 5129,73 п. с. при 30 стрѣлкахъ. Изъ числа ихъ 2814 саж. и 13 стрѣлокъ, уложены въ текущемъ году.

Запасныхъ путей.	3926,75
Пассажирскихъ путей.	161,75
Тракціон. путей.	357,00
Въ кругломъ паров. здан. . .	120,00
Въ переводахъ	564,23
<hr/>	
Всего	5129,73

Пассажирское зданіе въ теченіи 5 лѣтъ, ежегодно находится въ ремонтѣ и потому недоступно для пассажировъ.

Станціонные пути расположены весьма неудобно и при маневрахъ необходимо выѣзжать на главный путь и за красный дискъ, который необходимо отдалить отъ станціи, тѣмъ болѣе, что маневры производятся безъ принятія необходимыхъ предосторожностей.

На станціи Вязьма получены отъ товароотправителей и товарополучателей слѣдующія главныя заявленія.

Кассы на большихъ станціяхъ открываются поздно, а вся станціонная прислуга ровно какъ и начальство грубо. Поѣздная служба въ дамскія отдѣленія сажаетъ простыхъ рабочихъ.

Въ вагонахъ III класса позволяется спать на полкахъ, вслѣдствіе чего неудобно помѣщать багажи и были случаи паденія спящихъ сверху.

Кондукторы никогда не предупреждаютъ въ вагонахъ о станціи назначенія и потому пассажиры часто проѣзжаютъ свою станцію и приходится платить штрафъ и ожидать обратнаго поѣзда на сосѣднихъ станціяхъ; поѣзда же мимо Вязьмы проходятъ ночью.

При продажѣ билетовъ кассиры обсчитываютъ и уличить ихъ очень трудно, такъ какъ на билетѣ $\%$ сборъ показанъ не въ суммѣ, а просто процентомъ и потому необходимо самому сосчитывать приходящую съ пассажира сумму а долго у кассы стоять не позволяютъ тѣмъ болѣе, что касса отпирается поздно и жандармъ у кассы стоящій, требуетъ проходить скорѣе.

Жалобную книгу не даютъ ни начальникъ, ни жандармы, а такъ какъ подобное заявленіе было уже получено въ Минскѣ и объ немъ было заявлено Жандармскому Полковнику, послѣдствіемъ \square чего былъ циркуляръ по станціямъ, то жители г. Вязьмы ходатайствуютъ объ опубликованіи во всеобщее свѣдѣніе права полученія жалобной книги.

Товары привозимые на станцію для дальнѣйшаго слѣдованія, складываются на открытыхъ мѣстахъ, и нагружаются только по истеченіи иногда 4 сутокъ, когда и выдается квитанція. До выдачи же квитанціи товаръ остается на станціи безъ документа.

При этомъ безъ исключенія берется подписка обезпеченія за весь товаръ, хотя мѣсто бываетъ поручено только одно.

Вѣсы вѣрны, но вѣсовщики не вѣрны и небрежность ихъ въ вѣвѣскѣ ихъ сопровождается грубостью въ случаѣ недоразумѣнія. Въ сентябрѣ, октябрѣ и ноябрѣ не хватаетъ вагоновъ и товаръ залеживается.

Рабочихъ мало и потому постоянно приходится нагружать и выгружать своими рабочими, хотя плату за нагрузку и выгрузку берутъ. Всѣхъ рабочихъ 8 человекъ, изъ коихъ каждый день 3 ночныхъ сторожа. Часто случается порча и недочетъ товаровъ по винѣ дороги и то-

гда вознагражденіе за это получается не ранѣе 6 мѣсяцевъ, тогда какъ за перевозку недостающаго мѣста взыскиваютъ плату.

Переѣздъ къ товарной станціи Ряжско-Вяземской ж. дороги неудобенъ, его необходимо устроить подъ дорогою, такъ какъ по линіи часто дѣлаются маневры. Списокъ прибывшихъ товаровъ не составляется и не вывѣшивается. Рабочіе неосторожно обращаются съ товаромъ и крючья, употребляемые ими для нагрузки и выгрузки мѣшковъ, вредятъ тарѣ.

Платформа неудобна для подѣзда съ товарами и за ними. Время приема и выдачи товаровъ назначено съ 8 ч. утра до 6 вечера, лѣтомъ необходимо продлить его до 7 ч. вечера. Если въ теченіи дня не успѣетъ вывезти весь товаръ то несмотря на то что не пройдетъ еще 48 ч. обязательныхъ для храненія взыскивается за полежалое.

Отъ ст. Вязьма дорога идетъ мѣстностью ровною съ полными уклонами и подходитъ къ полустанціи *Комягино* устроенной по общему типу полустанціи на горизонтальной площадкѣ въ 300 саж. съ двухъ этажнымъ станціоннымъ зданіемъ и 25 саж. платформою.

Всѣхъ путей на станціи 670 с. при 3 стрѣлкахъ. Отъ полустанціи *Комягино* дорога идетъ мѣстностью ровною, но на 214 и 215 вер. вслѣдствіе недостаточной высоты насыпи полотна было размыто въ трехъ мѣстахъ при чемъ на 214 вер. длина промыва полотна составляла 30 саж. и толщина переливающегося слоя воды доходила до 0,04 саж. то вслѣдствіе этого предложено сдѣлать открытый мостикъ ибо объемъ протекающей воды опредѣлился въ 0,732 п. с. т. $Q = l \sqrt{2gh} = 30. \times 0.04 \frac{64,4 \times 0,04 \times 7}{7}$. Мостикъ долженъ быть отв. въ 1 саж. а земляное полотно поднято на

0,26 с. противу проектной линіи. На 216 же верстѣ земляное полотно размыто у открытаго мостика отв. 0,50 с. и промывъ только одна сажень. Вслѣдствіе чего устраивается въ настоящее время новый мостикъ взамѣнъ стараго отверстіе ему придается 2 саж. а самая насыпь поднимается на 0,30 саж.

Далѣе дорога поднимаясь предѣльнымъ уклономъ на протяженіи 950 саж. подходитъ къ ст. Мещерская расположенной частью въ выемкѣ частью же въ насыпи и на горизонтальной площадкѣ длиною 500 с.

Ст. Мещерская III класса и заключаетъ въ себѣ кромѣ станціоннаго зданія по общему типу 2 пассажирскія платформы длиною 80 саж. и одноэтажное жилое зданіе.

На станціи для товарнаго помѣщенія устроены пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж. и товарныя платформы открытая длиною 20, а крытая длиною 14 саж. Всѣхъ путей на станціи 1122,90 п. с. при 9 стрѣлкахъ. Изъ этого числа устроено въ 1877—78 г. 308 п. с. и двѣ стрѣлки.

Водоснабженіе станціи взято изъ бассейна и для поднятія 16,80 куб. саж. воды ежедневно на высоту 4,45 саж. установлена въ водоподъемномъ зданіи вертикальная машина въ 3 силы При водоподъемномъ зданіи имѣется будка для помпъ машиниста водоемное же зданіе устроено въ одинъ танокъ.

Отъ станціи Мещерской дорога идетъ по преимуществу предѣльными уклонами, переходя только при самой станціи большую насыпь высотой 4,14 саж. и затѣмъ подходитъ къ полустанціи Туманово для устройства коей потребовалось измѣненіе первоначальной профили полотна дороги на 195 верстѣ.

На посустанціи *Туманово* размѣщенной на кривой радіуса 500 саж. и горизонтальной площадкѣ устроено водоснабженіе и кромѣ станціоннаго двухъ-этажнаго зданія съ платформою длиною 35 с. имѣется водоемное зданіе съ танкомъ при которомъ устроена и будка для помпъ машиниста. Водоснабженіе взято изъ бассейна водопроводомъ длиною 385 с. и въ особомъ водоподъемномъ зданіи установлена вертикальная машина въ 3 силы поднимающая воду на высоту 6,60 саж. въ количествѣ 18 куб. саж. въ сутки.

При водоемномъ зданіи имѣется также будка для помпъ машиниста, всѣхъ путей на полустанціи 650 п. с. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ полустанціи *Туманово* дорога сперва идетъ мѣстностью ровною а затѣмъ спускается сплошнымъ уклономъ въ 0,008 на протяженіи 1645 с. и подходитъ къ станціи *Серге-Ивановской*, расположенной на прямой горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж.

Ст. Серге-Ивановская IV класса и кромѣ станціоннаго зданія съ двумя платформами длиною 80 саж. имѣетъ жилое одно-этажное зданіе и помѣщеніе для склада товаровъ, а именно: пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж. и товарныя платформы крытую длиною 5 саж. а открытую длиною 3 с.

Водоснабженіе взято изъ р. Долгая водопроводомъ длиною 159,25 с. и для подъема воды на высоту 3 саж. въ особомъ водоподъемномъ зданіи установлена вертикальная паровая машина въ 3 силы накачивающая въ сутки 18 куб. саж. воды. При водоподъемномъ зданіи устроена будка для помпъ машиниста, а водоемное зданіе установлено на станціи для одного танка.

Всѣхъ путей на станціи 737,14 саж. при 7 стрѣлкахъ,

изъ нихъ 242 п. с. съ 2 стрѣлками уложены эксплуатаціею на дополнительный облигаціонный капиталъ.

Отъ ст. Серге-Ивановской дорога уклономъ въ 0,008, на протяженіи 854 сажень, спускается къ р. Сежа, которую и переходитъ мостомъ въ 2 пролета отверстіемъ 10 саж. Мостъ этотъ перестроенный, и увеличенный отверстіемъ въ 1871 г., потерпѣлъ отъ весеннихъ водъ въ 1879 г., а именно: въ немъ въ обоихъ устояхъ, со стороны теченія рѣки были отбиты откосныя крылья и размыты конуса. Поврежденіе моста главнымъ образомъ произошло отъ прорыва плотины, находившейся на $2\frac{1}{2}$ версты выше моста, а ледъ скопившійся за плотиною устремился на мостъ и разрушилъ часть его кладки, при чемъ подмывовъ не оказалось и внутреннее сложеніе кладки удовлетворительно. Кладка на быкѣ также разрушилась отъ ударовъ льда и лѣвыя фермы вслѣдствіе этого остались на вѣсу и часть поперечныхъ діагональныхъ связей при этомъ лопнули.

Всѣ поврежденія въ пролетныхъ частяхъ моста уже исправлены, но въ настоящее время полагается поднять мостъ на 0,50 саж., не увеличивая его отверстія, оказавшагося вполнѣ достаточнымъ и устроить со входной стороны двѣ направляющія струеотводныя дамбы длиною 10 саж. а у конца входнымъ дамбъ, а также у конца конусовъ съ низовой стороны забить шпунтовые ряды; пространство же подъ мостомъ между шпунтовыми рядами забить камнемъ, на толщину 0,25 саж., и снаружи шпунтовыхъ рядовъ сдѣлать каменные отсыпи съ тройнымъ откосомъ, укрѣпивъ камнемъ же конуса. Вся работа обойдется около 8500 р. с.

Отъ моста чрезъ р. Сежу дорога, двумя предѣльными уклонами 600 и 475 саж. длиною, поднимается на полу-

станцію *Красицкую*, размѣщенную на горизонтальной площадкѣ длиною 5,25 саж., на которой, кромѣ двухъ этажнаго станціоннаго зданія съ платформою длиною 25 саж., не имѣется другихъ сооружений. Всѣхъ путей на станціи 670 саж. при 4 стрѣлкахъ.

Отъ ст. *Красицкой* дорога, незначительными работами, при малыхъ уклонахъ и прямолинейномъ направленіи, подходитъ къ ст. *Гжатскъ*.

Ст. Гжатскъ II класса, размѣщенная на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж., кромѣ пассажирскаго зданія съ двумя платформами длиною 80 п. с., имѣетъ еще буфетное зданіе и два одноэтажныхъ жилыхъ дома, малую казарму и бани. Для складки товаровъ; имѣется пакгаузъ вмѣстимостью 15 кв. саж. и платформы: крытая 35 саж. и открытая 50 с. длиною.

На станціи имѣется паровозное зданіе на 2 паровоза съ поворотнымъ кругомъ. Водоснабженіе взято изъ р. *Гжать* водопроводомъ 416 саж. длиною, при чемъ, для поднятія воды на 10,58 с., установлена въ особомъ водоподъемномъ зданіи вертикальная паровая машина въ 6 силъ, накачивающая въ день 62,16 куб. с. воды.

При водоподъемномъ зданіи установлена будка для помпъ машинистовъ, а водоемное зданіе установлено на 2 тонна.

Всѣхъ путей на станціи 1739,30 п. с. при 14 стрѣлкахъ. При этомъ 411,45 саж. съ 1 стрѣлкою, уложенные изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Пассажирскихъ путей . 124,30

Запасныхъ № 1 . . . 287,13

» № 2 . . . 265,75

» № 3 . . . 95,52

„ № 4 . . .	175,00
Разъѣздныхъ № 1 . . .	250,00
„ № 2 . . .	288,70
Тракціонныхъ № 1 . . .	56,15
„ № 2 . . .	77,75
Подъ переводами . . .	119,18
Всего. . . .	

На станціи Гжатскъ товароотправители и получатели, а также и представители мѣстнаго земства представили заявленіе о нѣкоторыхъ неудобствахъ желѣзной дороги, главнѣйшія изъ которыхъ состоятъ въ слѣдующемъ:

Платформы товарныя малы и не крытые, а въ добавокъ вымощены камнемъ, чрезъ что товары значительно страдаютъ тѣмъ болѣе, что главное движеніе товаровъ происходитъ осенью и что тогда не хватаетъ вагоновъ да и приѣмъ и выдача товаровъ производится въ конторѣ открытой лишь съ 9 до 4 часовъ.

Для склада лѣсныхъ матеріаловъ совершенно не имѣется мѣста. Обращеніе съ выгружаемымъ товаромъ весьма небрежное и бочки съ сельдами постоянно разбиваются а сельди расхищаются.

Переборъ возвращается съ трудомъ и по истеченіи 6 мѣсяцевъ.

Желательно пониженіе тарифа на овесъ въ Ригу до $\frac{1}{50}$ к. съ пуда верстѣ.

Слѣдовало бы ввести тарифъ поперстный, а не дифференціальный, какъ нынѣ существующій названный ими постанціоннымъ.

На дрова тарифъ желательно понизить до тарифа Николаевской желѣзной дороги.

Необходимо вновь ввести 4 классъ для рабочихъ и

прекратить задержку въ ихъ отправленіи изъ Москвы, при накопленіи рабочихъ, бывающемъ въ Іюнѣ, въ Рождество и въ Пасху. Задержаніе рабочихъ отзывается вредно на недоимкахъ такъ какъ въ ожиданіи отправленія изъ Москвы рабочіе проживаютъ свои заработки.

Необходимо проведеніе шоссейныхъ дорогъ по уѣзду, на что потребуется помощь отъ Правительства до 25 т. руб. с., рассчитывая стоимость шоссе въ 6/т. руб. с. за версту.

Станція содержится хорошо, но свѣдѣній о прибывшихъ товарахъ тоже не вывѣшивается.

Отъ ст. Гжатскъ дорога сперва пересѣкаетъ р. Гжать и р. Алешню и затѣмъ поднимается 0,008 уклономъ на протяженіи 1437,50 саж. и подходитъ къ станціи Колесники.

Черезъ р. Гжать, на насыпи вышиною 3,16, устроенъ мостъ Голландской системы отверстіемъ 10 с. съ ѣздою по верху. Въ немъ размыты, весною нынѣшняго года, конуса и въ Московскомъ устоѣ съ низовой стороны по теченію рѣки существуетъ трещина во всю высоту обратной стѣнки.

Трещины эти не увеличиваются и потому за ними производятся тщательныя наблюденія, но въ виду сильнаго теченія вдоль насыпи и дѣйствія ледохода преимущественно на Брестской устой предположено укрѣпить конуса вверхъ по теченію камнемъ и построить временно деревянные ледорѣзы противъ Брестскаго устоя, замѣнивъ ихъ впослѣдствіи однимъ каменнымъ ледорѣзомъ.

Черезъ р. Алешня устроенъ мостъ балочной системы отверстіемъ 7 с. на насыпи высотой 4,57 саж.

Полустанція *Колесники* устроенная на прямой горизон-

тальной площадкѣ длиною 300 саж. кромѣ станціоннаго двухъ этажнаго зданія и платформы длиною 25 саж. не имѣетъ другихъ сооруженій. Всѣхъ путей на полустанціи 670 при 4 стрѣлкахъ.

Отъ полустанціи Колесники дорога идетъ первоначально по мѣстности ровной на протяженіи 4 версты а затѣмъ предѣльнымъ уклономъ на сплошномъ протяженіи 1675 с. и послѣ перерыва еще на протяженіи 731 саж. поднимается къ ст. Батюшково—на 19 саж.

Ст. Батюшково IV класса и устроена на горизонтальной площадкѣ длиною 777 п. с.

На станціи кромѣ станціоннаго зданія съ платформою длиною 80 саж. имѣется жилое одно этажное зданіе и помещеніе для товаровъ состоящее изъ пакгауза вмѣстимостью 15 кв. саж. и товарныхъ платформъ крытой длиною 10 и открытой 18 саж.

Водоснабженіе станціи взято изъ колодезя при чемъ вода поднимается на высоту 5,55 саж. паровою вертикальною машиною въ 3 силы помещенною въ самомъ водоемномъ зданіи, при которомъ устроена будка для помпъ машиниста. Весь суточный расходъ воды 8 куб. саж.

Всѣхъ путей на станціи 900,03 п. с. при 6 стрѣлкахъ и всѣ они уложены при постройкѣ.

Отъ станціи Батюшково дорога спускается по преимуществу предѣльными уклонами при чемъ длина ихъ не превосходитъ 800 саж. и подходитъ къ полустанціи Сычики расположенной на горизонтальной площадкѣ длиною 200 саженой.

Полустанція *Сычики* дополнила существующій разъѣздъ на 144 версты и потому заключаетъ въ себѣ станціонное зданіе съ платформою длиною 25 саж. и малую казарму.

Всѣхъ путей на станціи 679 п. с. при 4 стрѣлкахъ въ числѣ коихъ вновь уложено 255 п. с. пути и 1 стрѣлка. Водоснабженіе взято изъ р. Москвы водопроводомъ длиною 320 саж. при чемъ для поднятія воды на 6,85 с. установлена въ особомъ водоподъемномъ зданіи паровая вертикальная машина въ 6 силъ накачивающая ежедневно 42 куб. саж. воды. При водоподъемномъ зданіи устроена будка для помпъ машиниста и водоемное зданіе устроено на одинъ танокъ. Отъ полустанціи Сычики дорога сперва спускается на горизонтальную площадку, гдѣ прежде существовалъ разъѣздъ и пересѣкаетъ р. Коноплевку балочнымъ мостомъ отв. 5,00 саж. и р. Москву мостомъ отверстіемъ 4,00 саж. за тѣмъ поднимается предѣльнымъ сплошнымъ уклономъ на протяженіи 1625 п. саж. Далѣе слѣдуя мѣстностью ровною подходитъ къ ст. Уваровской расположенной на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж.

Ст. Уваровская на 130 верстѣхъ отъ Москвы IV класса заключаетъ въ себѣ кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою длиною 80 саж. еще одно этажное жилое зданіе и для склада товаровъ имѣется пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв саж. и открытая длиною 16 саж.

Водоснабженіе станціи взято изъ колодезя изъ котораго вода въ количествѣ 17 куб. саж. въ сутки накачивается на высоту 4,50 саж. вертикальною паровою машиною въ три силы помѣщенною въ самомъ водоемномъ зданіи при которомъ установлена и будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 1045 п. с. при 7 стрѣлкахъ, при чемъ вновь устроена на счетъ облигаціоннаго капитала 261 п. с. путей и одна стрѣлка.

Отъ ст. Уваровской до ст. Бородино дорога раздѣлена полустаціею Колочь устроенная въ контловинѣ между

спусками съ одной стороны на протяженіи 2400 саж. а съ другой 1575 с. При устройствѣ полустанціи былъ сдѣланъ вариантъ линіи значительно сократившій работы и вынужденный необходимостью исправленія сплывовъ и увеличенія отверстія каменной трубы.

При станціи же пересѣкается р. Колочь мостомъ многораскосной системы отверстіемъ 10 саж. съ ѣздою поверху при насыпи высотой 7,05 саж. Бывшая же съ другой стороны станціи насыпь 7,98 саж. замѣнена насыпью въ 4,70 саж.

На полустанціи Колочь устроенной по образцу полустанціи имѣется еще малая казарма.

Всѣхъ путей на ней 660 саж. при 4 стрѣлкахъ.

Ст. Бородино II класса установлена на прямой горизонтальной площадкѣ длиной 490 саж. и заключаетъ въ себѣ кромѣ пассажирскаго зданія съ платформою длиной 50 саж. жилое одноэтажное зданіе вмѣстимостью 46,4 кв. саж. большія казармы и водоемное зданіе. Для склада товаровъ устроены пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж. и товарныя платформы крытая и открытая по 5 саж. длиной.

Водоснабженіе взято изъ колодезя и вода въ количествѣ 14 куб. саж. въ сутки поднимается на высоту 8,41 саж. ручнымъ насосомъ установленнымъ въ водоемномъ зданіи. Всѣхъ путей на станціи 911,29 п. с. при 7 стрѣлкахъ изъ нихъ 313 с. путей и 2 стрѣлки уложены въ 1877—78 г. на счетъ облигаціоннаго капитала. Отъ ст. Бородино дорога идетъ мѣстностью довольно ровною при предѣльныхъ уклонахъ спускаясь и поднимаясь ими слѣдуетъ къ Можайску, за версту до станціи дорога пересѣкаетъ оврагъ насыпью въ 6,60 с. а затѣмъ насыпью длиной въ 1 вер.

при высотѣ 6,60 саж. подходитъ къ станціи пересѣкая дорогу къ г. Можайску вѣдукомъ въ 4,00 саж.

Ст. Можайскъ. IV класса и расположена въ выемкѣ и на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж. Окружающія станцію кривыя радіусами 400 и 1000 с. вынудили расположеніе путей запасныхъ къ сторонѣ Москвы на кривой линіи, такъ какъ вся часть прямой горизонтальной площадки составляетъ менѣе 325 саж.

На станціи кромѣ пассажирскаго зданія съ двумя платформами длиною каждая 80 п. с. имѣются 4 одно-этажныхъ жилыхъ дома, большая и малая казармы и бани для рабочихъ.

Для склада товаровъ станція имѣетъ пакгаузъ вмѣстимостью 18 к. с. и крытую платформу длиною 24 п. с. а открытую длину 28 с. Паровозное зданіе на 12 паровозовъ размѣщено со стороны противоположный эксплуатаціоннымъ постройкамъ. Поворотный кругъ размѣщенъ на тупомъ пути. Водоснабженіе станціи производится нынѣ изъ р. Москвы водопроводомъ длиною 1500 саж. при чемъ для накачиванія воды на высоту 29,64 саж. установлено въ особомъ водоподъемномъ зданіи горизонтальная паровая машина въ 12 силъ. Воды получается ежедневно 42,20 пог. саж. Прежнее же водоснабженіе было изъ колодцевъ водопроводомъ длиною 274 саж. гдѣ также существовало водоподъемное зданіе. При каждомъ водоподъемномъ зданіи имѣется по будкѣ для помпъ машиниста. Водоемное зданіе на станціи для двухъ танокъ.

Всѣхъ путей на станціи 2845,60 п. с. при 19 стрѣлкахъ, — при этомъ 205,45 саж. уложено путей на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Отъ ст. Можайскъ дорога первоначально спускается

по преимуществу предѣльными уклонами не большихъ протяженій и подходитъ къ мѣсту бывшей полустанціи и затѣмъ переходитъ къ вновь устроенной полустанціи Шаликова для установленія которой пришлось измѣнить проектную профиль съ цѣлю увеличить горизонтальную площадку съ 150 на 300 саж.

Полустанція *Шаликова* согласно типу полустанціи имѣетъ станціонное зданіе двухъ-этажное съ платформою длиною 25 саж. и 670 п. с. путей съ 4 стрѣлками. Отъ станціи Шаликова дорога идетъ вдоль Смоленскаго шоссе занимая часть его и затѣмъ пересѣкая его на 86 верстѣ поднимается сплошнымъ предѣльнымъ уклономъ протяженіемъ 1485 п. с. идя насыпью на протяженіи 2 вер. доходящею до 2,95 с. затѣмъ вновь пересѣкаетъ шоссе и входитъ въ выемку на протяженіи 1 версты глубиною до 2,57 саж. и тогда подходитъ уже къ ст. Шелковка. Во всей выемкѣ уложено два пути.

Ст. Шелковка. IV класса расположена на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж. между двумя кривыми къ Москвѣ рад. 300 с. и къ Бресту 500 саж.

На станціи Шелковка кромѣ станціоннаго зданія съ платформою длиною 80 с. имѣется одноэтажный жилой домъ и большая казарма. Для склада товаровъ имѣются пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж. и товарныхъ платформъ крытыхъ длиною 12 и открытыхъ длиною 8 саж. Водоснабженіе станціи взято изъ колодцевъ помѣщенныхъ при водоемномъ зданіи почему и воды въ количествѣ 12.60 к. с. ежедневно накачивается на высоту 6,09 саж. вертикальною машиною въ 3 силы помѣщенною въ самомъ водоемномъ зданіи при которомъ устроена и будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 974 п. с. при 8 стрѣлкахъ.

Отъ ст. Шелковка дорога мѣстностью совершенно ровною подходитъ къ *полустанціи Мухино* устроенной по общему типу для которой также пришлось измѣнить очертаніе профили дороги для приданія прежней площадкѣ длиною 133 с. протяженія 300 саж. При этомъ полустанція пришлось на кривой рад. 500 с. и всѣхъ путей уложено 670 при 4 стрѣлкахъ.

Отъ полустанціи Мухино дорога спускается по оврагу и затѣмъ вновь поднимается къ ст. Кубинской, при этомъ на 61 верстѣ два моста отверстіемъ 0,50 саж. замѣняются нынѣ общею отводною канавою.

Отъ ст. *Кубинка* дорога вновь начинается въ 2 пути а потому станція Кубинка изображаетъ изъ себя какъ бы предѣльную станцію а такъ какъ она причислена къ станціямъ III класса и расположена на горизонтальной площадкѣ длиною 550 саж. то заключаетъ въ себѣ:

Пассажирскихъ станціонныхъ зданій два (изъ нихъ одно занято собственно буфетомъ) съ платформою длиною 80 саж. и промежуточною длиною 75 с., — 2 жилыхъ одноэтажныхъ дома, паровозное зданіе на 2 паровоза, съ поворотнымъ кругомъ, пакгаузъ вмѣстимостью 18 кв. саж, и 14 п. с. крытой товарной платформы и 20 п. с. открытой платформы.

Водоснабженіе станціи взято изъ р. Сѣтунь водопроводомъ длиною 563 п. с., при чемъ для поднятія воды на высоту 8,81 саж.; установлена въ особомъ водоподъемномъ зданіи вертикальная машина въ 3 силы, накачивающая въ сутки 10,50 к. с. воды. — При водоподъемномъ зданіи устроена будка для помпъ машиниста, а водоемное зданіе на станціи устроено въ одинъ танокъ.

Всѣхъ путей на станціи 1759 п. с. при 17 стрѣлкахъ. При этомъ 727,³⁵ п. с. пути и 5 стрѣлокъ уложено въ 1878 г. на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Отъ ст. Кубинки дорога идетъ уже въ 2 пути и слѣдуя мѣстностью ровною весьма прямолинейною но по преимуществу предѣльными уклонами подходитъ къ станціи Голицыно.

Наибольшее протяженіе предѣльнаго уклона на этомъ участкѣ 913 саж. наибольшая высота насыпи 3,03 с., а глубина выемки 1,83 с. наибольшее протяженіе крупной насыпи 600 с. при выемкѣ 1,83 с. а выемки 300 саж. при глубинѣ 1,83 с. кривыхъ всего двѣ, обѣ радиуса 500 саж. и протяженіе ихъ 175 и 278 саж. Общее протяженіе предѣльныхъ уклоновъ составляетъ 9 вер. 146 саж.

Ст. Голицыно. IV класса расположена на горизонтальной площадкѣ 500 саж. изъ коихъ часть, а именно 161,44 с. приходится на кривой радиуса 500 саж. Ст. Голицыно устроена близъ фабрики г. Якунчикова имѣетъ вѣтвь къ заводу г. Якунчикова и заключаетъ въ себѣ: 1) пассажирское двухъ-этажное зданіе съ платформою длиною 80 с., и промѣжуточною длиною 50 с.. 2) два жилыхъ одноэтажныхъ дома и бани для служащихъ; 3) пакгаузъ вмѣстимостью 18 к. с. и товарныя платформы крытую длиною 10 и открытую длиною 6 саж.

Водоснабженіе станціи взято изъ ручья безымяннаго водопроводомъ длиною 132,50 при чемъ для накачиванія воды на высоту 7,45 с. установлена въ особомъ водоподъемномъ зданіи вертикальная машина въ 3 силы. Воды расходуется въ сутки 18 к. с. При водоподъемномъ зданіи установлена будка для помпъ машиниста, а водоемное зда-

ніе устроено для одного танка; всѣхъ путей на станціи 1163 п. с. при 14 стрѣлкахъ.

Изъ этого числа 549,10 п. с. и 6 стрѣлокъ уложены на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала. Отъ ст. Голицыно дорога сперва поднимается сплошными предѣльными уклонами, протяженіемъ доходящимъ до 1105,26 п. саж., на высоту 14 саж. и затѣмъ, спускаясь тѣми же уклонами на 13,75 с., подходитъ къ ст. Одинцово.

На пути устроена промежуточная, такъ называемая юдинская платформа, длиною 10 саж.

Ст. Одинцово помѣщенная на горизонтальной площадкѣ длиною 500 саж., имѣетъ возлѣ себя рядъ дачъ и кирпичные заводы г. Якунчикова. Станція кромѣ станціоннаго двухъ-этажнаго зданія съ платформою длиною 80 саж. и промежуточною платформою длиною 50 с., заключаетъ въ себѣ одноэтажный жилой домъ и большую казарму, а для склада товаровъ: устроены пакгаузъ, вмѣстимостью 18 к. с. и товарныя платформы крытыя, длиною 5 саж. и открытая длиною 3 саж... Вооднабженіе станціи взято изъ бассейна, при чемъ, для поднятія воды на высоту 5,25 установлена въ самомъ водоемномъ зданіи вертикальная машина, въ 3 силы, накачивающая въ сутки 10,50 к. с. воды. При водоемномъ зданіи установлена будка для помпъ машиниста.

Всѣхъ путей на станціи 1330 п. саж., при 12 стрѣлкахъ. изъ числа которыхъ 922,10 п. с. уложено въ 1888 г. и 6 стрѣлокъ.

Отъ ст. Одинцово дорога сперва поднимается предѣльнымъ уклономъ 750 саж. на 5 саж. и затѣмъ спускается предѣльнымъ же уклономъ на протяженіи 1275 саж. и подходитъ къ платформѣ Нѣмчиново, длиною 10 саж. и при

которой имѣется телеграфный постъ и, отъ которой отдѣляется вѣтвь на 16 верстъ въ сторону къ заводамъ г. Нѣмчинова и затѣмъ рядомъ подъемовъ и спусковъ подходитъ къ полустанціи Кунцово, переходя овраги насыпями, доходящими до 3,73 с.

Полустанція *Кунцово* устроенная для дачниковъ имѣеть станціонное зданіе: съ крытою платформою, длиною 25 с. и малую казарму для жилья. Всѣхъ путей на полустанціи 415 п. с., при 4 стрѣлкахъ, изъ числа которыхъ 380 с. съ 1 стѣлкою уложены въ 1878 г. на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

Отъ ст. Кунцово дорога сплошнымъ предѣльнымъ уклономъ протяженіемъ 2175 с. спускается къ р. Москвѣ, переходя ее многораскоснымъ мостомъ, въ 2 пролета, отверстіемъ 50 саж., съ ѣздою по верху. Мостъ этотъ примыкающій къ насыпи высотой 5,90 саж., былъ подверженъ весеннимъ водамъ 1879 г. столь сильнымъ, что разстояніе отъ низа фермъ до горизонта высокихъ водъ, оставалось только 0,12 саж., а разность между высокимъ и низкимъ горизонтомъ доходила до 3 сажень.

Этими высокими водами былъ размытъ конусъ при Московскомъ устоѣ, съ лѣвой стороны считая отъ Москвы, такъ какъ весеннія воды послѣдняго года, направлялись главнымъ образомъ въ ближайшій пролетъ отъ Москвы и вообще въ послѣднее время грунтъ земли около Московскаго устоя значительно размывается.

Для укрѣпленія конуса назначено вывести каменную обдѣлку его правильными рядами, изъ сухой кладки и этою же кладкою укрѣпить прилегающія къ конусамъ части откосовъ насыпи. Отверстіе же моста признается достаточнымъ и поднятіе его фермъ преждевременнымъ.

Размѣщенный на горизонтальной площадкѣ длиною 462,25 саж., мостъ чрезъ р. Москву влечетъ за собою подъемъ къ ст. Москва, первоначально 0,003 и затѣмъ 0,008 на протяженіи 812 саж. и подъ конецъ 0,006.

Самая *Станція Москва* I класса, расположенная у Тверскихъ триумфальныхъ воротъ, вдоль Ходынского Поля размѣщена на горизонтальной площадкѣ 725 саж., часть которой 190 саж. занята кривою рад. 700 с.

Станція въ настоящее время совершенно измѣнена, противу первоначальнаго проекта, какъ прибавленіемъ путей, такъ равно и отдѣленіемъ товарной станціи, перемѣщеніемъ водоснабженія, устройствомъ новаго станціоннаго зданія, новыхъ мастерскихъ, и новаго паровознаго зданія. Къ сожалѣнію, неудобство расположенія станціи, корсетомъ, не могло быть вполнѣ отстранено, не смотря на переносъ значительной части сооружений.

Всѣхъ путей на станціи новыхъ, полагается уложить 5569,19 п. с., при 52 стрѣлкахъ. Въ настоящее время они еще не всѣ уложены, но, съ окончаніемъ ихъ укладки, на станціи будетъ всего 16799,26 п. с. при 106 стрѣлкахъ.

Кромѣ каменнаго пассажирскаго зданія, заключающаго въ себѣ и жилыя помѣщенія, а также контору службы эксплуатаціи, съ платформою, длиною 182 саж., на станціи имѣется три одноэтажныхъ и одно двухъ-этажное жилое зданіе и, малая казарма, а сверхъ того, вновь отстроено двухъ-этажное помѣщеніе для ремесленной школы и занимаетъ деревянный, двухъ-этажный домъ для больницы.

Въ одномъ изъ жилыхъ зданій помѣщается товарная контора, весьма тѣсная—и всего недостаетъ на станціи 917 кв. саж., жилыхъ помѣщеній. Кромѣ того желательно

было бы для больницы устроить свое отдѣльное помещеніе, такъ какъ больница устроенная на 10 кроватей, хотя и содержится въ примѣрномъ порядкѣ, но тѣснота помещенія и принадлежность дома частному владѣльцу не дозволяетъ управленію дороги установить необходимыя устройства, какъ то: ванну, ватерклозетъ, аптечныя кубы и бани. Самая кухня при больницѣ весьма тѣсна.

Паровозныхъ зданій два, изъ нихъ, одно старое, прямоугольное, на 12 паровозовъ, а другое новое, вѣеромъ, на 10 паровозовъ. Помѣщеній для отдыха машинистовъ не имѣется.

Мастерскія при станціи весьма большія и нынѣ значительно увеличиваются. Они состоятъ изъ 3 главныхъ корпусовъ, при чемъ новая сборная вслѣдствіе устройства при насыпи ея выведена на сводахъ, а подъ нею помѣщена кладовая, для запасныхъ частей и матеріаловъ *).

Вагонныя мастерскія устроены изъ гнутыхъ рельсовъ и еще не окончены.

Новая литейная тоже собирается. Особенное вниманіе обращаетъ на себя устройство отхожаго мѣста, при московскихъ мастерскихъ, гдѣ оно установлено по проекту начальника мастерскихъ г. Яркоvsкаго. Суть въ томъ, что экскременты изъ столячака попадаютъ непосредственно въ камеру на печь, которая выпариваетъ и выжимаетъ ихъ, а затѣмъ какъ въ самомъ отхожемъ мѣстѣ, такъ и въ окружности никакого запаха не ощущается, и вывозъ нечистотъ прекращается, такъ какъ съ Августа мѣсяца, по день осмотра станціи всего навопилося пудреты 1 бочка съ четвертью. Пудретъ этотъ безъ всякаго запаха и имѣетъ наружный видъ вродѣ цемента.

*) Мастерскія въ 1879 году значительно повреждены пожаромъ.

Такъ какъ Московскія мастерскія прѣдзначены преимущественно для ремонта всего подвижнаго состава, то, необходимо привести свѣдѣнія о количествѣ, работѣ и ремонтѣ подвижнаго состава на дорогѣ. Изъ свѣдѣній добытыхъ отъ службы подвижнаго состава и тяги оказывается: что въ теченіе 1878 года находилось двѣсти сорокъ восемь паровозовъ: а именно:

Тов. Пассаж:	Шнейдера . . .	22	прошли версть	664,122
„	Стюартъ. . .	17	„ „	456,633
„	Струве . . .	6	„ „	161,679
„	Руск. Общ. . .	17	„ „	550,039
Товарные	Шнейдера . . .	57	„ „	1.720,650
„	Стюартъ . . .	23	„ „	674,385
„	Китсонъ . . .	12	„ „	329,453
„	Струве. . . .	18	„ „	422,537
„	Руск. Общ. . .	73	„ „	2.172,094
„	Шнейдера . . .	3	„ „	172,759
А. Всего. 248				7.354,351

Въ 1879 г. прибыли еще 6 товарныхъ паровозовъ Русскаго Общества и паровозы Русскаго Общества весьма хороши, сильны и недостатки сборки выкупаются силою тяги.

Къ 15 Юня 1879 г. состояло на линіи въ ремонтѣ:

при Московскихъ мастерскихъ 6 пассажирскихъ и 14 товарныхъ паровозовъ.

при Минскихъ мастерскихъ 3 пассажирскихъ и 10 товарныхъ паровозовъ.

Всего 9 пассажирскихъ и 24 товарныхъ паровозовъ, т. е. 33 паровоза, что составляетъ на 254 пар. $13\frac{1}{2}\%$.

Вагоновъ къ 15 Юня находилось въ ремонтѣ большомъ
и маломъ:

Въ Москвѣ	325
„ Можайскѣ	1
„ Вязьмѣ	2
„ Ярцево	2
„ Смоленскѣ	13
„ Орша	2
„ Борисовѣ	3
„ Минскѣ	65
„ Столбцы	2
„ Брестъ	7
Всего	422

Въ томъ числѣ 33 пассажирскихъ, что при разчетѣ
3,806 товарныхъ 349 пассажирскихъ, а всего 4,155 ваго-
новъ, составляютъ 10% въ ремонтѣ.

Всего рабочихъ въ мастерскихъ на дорогѣ	1309
Изъ нихъ наибольшее въ Москвѣ	646
„ Минскѣ	379

Остальные распределены по депо.

Изъ числа рабочихъ первое мѣсто занимаютъ слесаря,
которыхъ 538.

Затѣмъ, чернорабочихъ	312
Столяровъ	130
Молотобойцевъ	77
Кузнецовъ	52
Токарей	42
Маляровъ	40
Котельщиковъ	25

Сверлильщиковъ	17
Мѣдниковъ.	16
Обойщиковъ	16
Строгальщиковъ	9
Печниковъ.	4
Кровельщиковъ.	3
Болторѣзчиковъ	3
Долбильщиковъ.	2
Мастеровъ	2

По количеству вагоны распредѣляются по классамъ:

Внѣ класса.	6
I-го „	17
Mixte I и II „	44
II „	42
III „	186
Арестантскихъ	8
Багажныхъ	38
Почтовыхъ	8
<u>Итого пассажирскихъ . . .</u>	<u>349</u>

Товарныхъ крытыхъ	2855
Для легко воспламен. веществъ	30
Вспомогательныхъ	10
Платформъ	488
Для дровъ.	363
Для длиннаго лѣса	60
<u>Итого товарныхъ</u>	<u>3806</u>

Изъ числа товарныхъ съ тормозами 563 крытыхъ.

Для легко восплам. веществъ.	2
Платформъ.	164

Вообще вся станція по новому своему расположенію раздѣлена на 2 главныя части: пассажирскую и товарную и кромѣ того въ срединѣ между станціями размѣщены мастерскія и паровозныя зданія, при чемъ товарныя зданія находятся противъ мастерскихъ но по другую сторону главныхъ путей. Вся длина станціи считая отъ входной стрѣлки 6,70 п. с. но по длинѣ своей она составляетъ 870 с. Наибольшая ширина ея 130 с. Отдѣленіе товарной станціи отъ пассажирской произведено еще давно, но пути назначившіеся прежде для товарной станціи, служили потомъ сортировочнымъ паркомъ товарной станціи, а потому товарные поѣзда отправлялись и переходили по узкой части станціи. Нынѣ же, съ отведеніемъ товарной станціи и путей для сортировки вагоновъ въ сторону; по узкой части станціи совершается лишь пассажирское движеніе, а товарные вагоны отправляются только для ремонта. При этомъ въ настоящее время число путей увеличено до 10, вмѣсто четырехъ.

Существеннымъ же неудобствомъ станціи остается соединительная вѣтвь съ прочими желѣзными дорогами, такъ какъ для соединенія съ Московско-Рязанскою, Курскою и Нижегородскою желѣзными дорогами поѣзда Московско-Брестской желѣзной дороги должны проходить по главнымъ путямъ Николаевской желѣзной дороги.

Дорога имѣетъ въ Москвѣ и Минскѣ техническое желѣзно-дорожное училище, открытое 15-го сентября 1878 года, для училища строится особое помѣщеніе, которое должно было быть окончено къ зимѣ 1880 года.

Предсѣдатель Совѣта Училища назначается Обществомъ отъ службы ремонта пути и зданій, а члены Совѣта—одинъ отъ подвижнаго состава и два отъ тяги, кромѣ то-

го есть смотритель училища и три преподавателя. Всѣхъ учениковъ весной 1879 года было 29, изъ нихъ сыновей служащихъ 10, постороннихъ 19; по религіи: православныхъ 12, лютеранъ 2, католиковъ 5, евреевъ 10. Училище открыто на 2 класса, приготовительный и спеціальный, въ первомъ 17, во второмъ 12 учащихся; всѣхъ желавшихъ поступить въ училище и подавшихъ прошенія на поступленіе было 157.

Коммиссія проѣзжала черезъ Москву и Минскъ во время вакантныхъ мѣсяцевъ, а потому занятій воспитанниковъ не видала.

Полученный отчетъ за 1878—79 годъ по Минскому училищу, который при семъ прилагается, показываетъ, что училище значительно увеличилось.

По врачебной части, служба эта состоитъ изъ главнаго врача, живущаго въ Москвѣ, гдѣ и больница на 10 кроватей, и 9 дистанціоннымъ врачей съ 17 фельдшерами.

Дистанція приблизительно въ 125 верстѣ. Вся эта часть непосредственно подчинена Управляющему дорогой. Четыреста рублей въ годъ назначено на приобрѣтеніе необходимыхъ предметовъ и сумма эта увеличивается во время эпидемій. Фельдшера получаютъ постоянное жалованье и квартиру натурой или деньгами. Врачи получаютъ разъѣздныя деньги и даровыя билеты на проѣздъ. Лица поступающія на желѣзнодорожную службу, свидѣтельствуется только относительно дальтонизма.

По заключенію врачей, между служащими проявляются преимущественно слѣдующія болѣзни: машинисты страдаютъ нервами и глазами, кондуктора ревматизмомъ, а потому врачи полагаютъ, что машинисты должны бы испол-

нять службу въ очкахъ и не въ высокихъ сапогахъ, послѣднее способствуетъ развитію ревматизма и экземы.

По заявленію же врачей, недостатокъ хорошей воды и отдаленность ея отъ сторожевыхъ будокъ, вредно отзывается на здоровьи рабочихъ.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ нѣтъ ни аптечныхъ принадлежностей, ни носилокъ.

При приходѣ поѣзда на пунктъ, гдѣ живетъ фельдшеръ, этотъ послѣдній обязанъ быть на мѣстѣ.

Особое положеніе о врачебной службѣ Московско-Брестской дороги при семъ прилагается.

Московско-Брестская желѣзная дорога, съ самаго начала открытія по ней движенія и до настоящаго времени находится въ постройкѣ; — частію отъ первоначальнаго дурнаго исполненія работы, частію же вслѣдствіе укладки втораго пути, вызвавшаго присыпку землянаго полотна укладку фермъ мостовъ для втораго пути.

Изъ приведенной вѣдомости мостовыхъ сооруженій усматривается, что изъ числа 108 мостовыхъ сооруженій на желѣзной дорогѣ, въ томъ числѣ 47 болѣе 4 саж. перестроено 13 мостовъ, какъ вслѣдствіе дурной кладки каменныхъ опоръ, такъ и вслѣдствіе недостаточности отверстій. Изъ числа перестраиваемыхъ мостовъ, нѣкоторые перестроены на другой же годъ послѣ постройки дороги.

Во время осмотра дороги, перестраивалось 5 мостовъ и кромѣ того предвидятся къ перестройкѣ еще 2 большихъ моста, а именно: чрезъ р. Днѣпръ и Вязьму.

Полотно дороги выстроенное съ цѣлію уменьшенія земляныхъ работъ пониженіемъ противу уровня мостовъ вызвало уже поднятіе его въ нѣсколькихъ мѣстахъ, вслѣдствіе размыва полотна и въ настоящее время предви-

дится поднятіе его въ большей части мѣстъ пересѣченія рѣкъ.

Извилистое направленіе линіи съ искусственными заворотами и массою предѣльныхъ уклоновъ значительно ослабило перевозочную способность желѣзной дороги, а переходъ при постройкѣ за предѣлы разрѣшенныхъ закругленій, поставилъ желѣзную дорогу въ положеніе неудобопроѣзжее какъ напр. при р. Хмость.

Сплывы откосовъ, не искорененные до сего времени, ставятъ дорогу въ необходимость постоянныхъ затратъ на ихъ расчистку и постоянно грозятъ остановкой движенію поѣздовъ.

Постоянно продолжающаяся перестройка и надстройка станцій, безъ устройства временныхъ помѣщеній, какъ напр. Вязьма, недоступная для пассажировъ въ теченіи 4 лѣтъ, вслѣдствіе производящихся на ней работъ, значительно стѣсняетъ пассажировъ, ожидающихъ на нихъ ночью прихода поѣзда, и за не имѣніемъ мѣста, принужденныхъ проводить нѣсколько часовъ ночью на платформѣ.

Жалобъ и заявленій по дорогѣ было подано много и онѣ касались рѣшительно всѣхъ отраслей Управленія дорогою, какъ по товарному, такъ и пассажирскому движенію:

1) На грубость, нетрезвость и совершенное невниманіе къ публикѣ не только кондукторовъ, но и начальниковъ станцій.

2) На порядки существующіе при передвиженіи пассажировъ.

3) На неправильное отношеніе къ товароотправите-

лямъ и неудовлетвореніе претензій, въ особенности по пропаямъ.

4) На неудовлетворительное устройство переѣздовъ и подъѣздныхъ дорогъ.

5) На отсутствіе необходимыхъ полустанцій.

6) На недостатокъ товарныхъ помѣщеній и порядка при перевозкѣ товаровъ.

По всѣмъ заявленіямъ, съ объясненіемъ Управленія дороги и съ заключеніемъ Подкоммисіи, прилагается особая подробная записка, — а здѣсь указывается только на главные вопіющіе недостатки.

Болѣе всего жалобъ на неудовлетвореніе за пропажу товаровъ, а пропажи должны быть отнесены, частію къ злоупотребленіямъ служащихъ, частію къ небрежному ихъ отношенію къ публикѣ.

Управленіе дороги ничего не дѣлаетъ, чтобы прекратить эти неурядицы на примѣръ: товаръ цѣнностію въ 1200 рублей, выданъ начальникомъ станціи лицу, не представившему никакихъ документовъ на право его полученія. Настоящему же владѣльцу, предъявившему квитанцію и накладную, объявляется, что онъ получитъ вознагражденіе, когда будетъ окончено уголовное дѣло, возбужденное противъ лица, получившаго неправильно товаръ. Дѣло длится болѣе года и лицо потерпѣвшее остается неудовлетвореннымъ.

Управленіе, чтобы подобныхъ случаевъ не повторялось, принимаетъ мѣры совершенно стѣсняющія грузоотправителей. Оно предписываетъ никому не выдавать товаръ безъ представленія надлежащихъ документовъ, хотя бы получатели были извѣстны начальникамъ станцій или хотя бы ими и представлены были доказательства объ утратѣ

накладныхъ и квитанцій, предоставляя себѣ только, право разрѣшать подобныя недоразумѣнія. Это распоряженіе повело къ тому, что пока велась переписка съ Управленіемъ у одного мѣховщика, мѣха были съѣдены молью, а у рыбо-торговца — семга сгнила, между тѣмъ оба эти лица были мѣстные извѣстные промышленники.

Невнимательность къ товароотправителямъ доведена до высшей степени и особенно отъ этого страдаютъ лѣсо-промышленники и кирпичные заводчики, которымъ, Управленіе должно-бы особенно покровительствовать, такъ какъ они именно доставляютъ самый главный грузъ дорогѣ.

По первоначальному объявленному тарифу, при открытіи дороги, было на столько выгодно возить дрова въ Москву, отъ Смоленска, а кирпичъ отъ Можайска, что многіе купили подъ Смоленскомъ лѣса, а другіе устроили отъ Можайска къ Москвѣ, кирпичные заводы. Дорога на основаніи правила, что повышеніе тарифа можетъ быть, при опубликованіи его, за три мѣсяца до введенія его въ дѣйствіе, воспользовалась этимъ правомъ и, коненно, разорила лѣсопромышленниковъ и кирпичниковъ отдаленныхъ отъ Москвы.

Несмотря на то, что движеніе 1000 верстной дороги, какъ въ пассажирскомъ, такъ и въ товарномъ отношеніи, нормально—собственно отъ Москвы до Смоленска, а отъ этого послѣдняго города до Бреста—ничтожно, дорога не можетъ удовлетворить товароотправителей подвижнымъ составомъ. На это въ особенности жаловались лѣсоторговцы и кирпичники. При нѣсколько усиленномъ требованіи, вагоны подаются не во время, а затѣмъ высылаются разомъ такое количество, что ихъ невозможно въ одинъ или два дня нагрузить, а дорога требуетъ штрафъ за простой.

Одинъ изъ владѣльцевъ большаго кирпичнаго завода заявилъ, что не находясь въ пріятельскихъ отношеніяхъ съ управленіемъ дороги, ему вагоны въ большомъ количествѣ высылаются всегда наканунѣ большихъ праздниковъ, какъ первый день Святой или Троицына дня.

Всѣ эти неурядицы и беспорядки ежегодно увеличиваются, что видно изъ жалобныхъ книгъ. На невѣжливость и грубость ихъ было въ 1877 году 19—а въ 1878,—27, почти всѣ за недоказательствомъ оставлены безъ послѣдствій. На нечистоту вагоновъ, въ 1877 г. 7, въ 1878 11. На недостатокъ мѣстъ въ поѣздахъ въ 1877 г. 6 жалобъ, въ 1878 г. 11. Общее количество жалобъ въ 1877 г. 72, въ 1878 г. 98.

Общее положеніе Московско-Брестской дороги представляется въ весьма плохомъ состояніи и, это плохое состояніе надо приписать исключительно слабой администраціи, въ которой нѣтъ никакого единства. На другихъ желѣзныхъ дорогахъ подлежащихъ осмотру Варшавской Коммисіи, если и найдены крупныя недостатки и упущенія, то Управленія дорогъ выяснили ихъ, или первоначальнымъ плохимъ сооруженіемъ, или недостаткомъ средствъ, или наконецъ, сознавая правильность замѣчаній Коммисіи, принимали мѣры къ устраненію и улучшенію найденныхъ беспорядковъ. На Московско-Брестской дорогѣ разъ на всегда принято находить все безукоризненнымъ и отрицать даже то, видимо дѣлалось неправильно. —Противъ каждой жалобы товароотправителей и товарополучателей, прежде всего отрицалась правдивость заявленія; при подкрѣпленіи его документами, говорилось, что это случайная ошибка, ничего недоказывающая. Это систематическое отрицаніе было какъ-бы условлено между всѣми служащими, отъ высшаго до низ-

шаго. На вопросъ начальнику станціи въ Гжатскѣ, почему не вывѣшивается въ товарной станціи списокъ прибывшихъ товаровъ? Онъ отвѣчалъ, что списокъ вывѣшенъ: на требованіе указать, гдѣ этотъ списокъ. Онъ сказалъ, что дѣйствительно сегодня это забыто сдѣлать; по требованію списковъ прошедшихъ дней, ихъ не оказалось, наконецъ, на самой станціи, даже не оказалось бланковъ для этихъ списковъ, а на замѣчаніе Коммисіи, что вывѣшивание этихъ списковъ необходимо, что на отсутствіе ихъ жалуются товарополучатели, всѣ члены Управленія дороги, сопутствовавшіе Коммисіи отвѣтили: „да это всегда и исполняется“. На заявленіе управляющему дорогой, предсѣдателемъ и однимъ изъ членовъ Коммисіи, что на станціи Голицино, при проходѣ пассажирскаго поѣзда, всѣ кондуктора сидѣли въ буфетѣ, при чемъ оберъ-кондукторъ былъ такъ пьянъ, что не могъ отвѣчать, а публика сама отыскивала мѣста въ вагонахъ, онъ отвѣтилъ что это его крайне удивляетъ, такъ какъ именно этотъ оберъ-кондукторъ одинъ изъ лучшихъ. По этому можно судить объ остальныхъ! Но управленіе и не знаетъ, что на дорогѣ дѣлается. Въ Коммисію было подано заявленіе помѣщикомъ Смоленской губерніи, Вонлярлярскимъ, что при постройкѣ Московско-Брестской линіи имъ была уступлена земля съ тѣмъ, чтобы близъ его имѣнія: Вонляррово, между станціями Котынь и Гусино, была выстроена хотя бы полустанція съ продажей билетовъ и приѣмкой почтовой корреспонденціи. На это послѣднее, дано было разрѣшеніе отъ почтоваго вѣдомства и дорога построила станцію, которая впрочемъ никогда открыта не была, а потому онъ Вонлярлярскій просилъ содѣйствія Коммисіи, чтобы Московско-Брестская дорога исполнила свое обяза-

тельство. На вопросъ Коммисіи, управляющей дорогой заявилъ, что станція, хотя и выстроена, но по разнымъ причинамъ, которыхъ онъ не помнитъ, при открытіи движенія она была переведена въ Котынь, но что поѣзда тамъ останавливаются и принимаютъ почту и пассажировъ. Помощникъ начальника движенія, который также сопровождалъ Коммисіи, отрицалъ слова управляющаго говоря, что на станціи Вонлярово поѣзда не останавливаются и что такой станціи и въ графикъ не значится. Въ графикъ дѣйствительно не оказалось. Коммисія потребовала, чтобы поѣздъ ея остановился на спорномъ мѣстѣ. Дѣйствительно, между станціями Котынь и Гусино есть деревянное зданіе, выстроенное по типу IV класса, съ надписью: „Вонлярово“; при зданіи обширная деревянная платформа, полусгнившая, такъ что опасно по ней ходить. Когда поѣздъ остановился противъ этого зданія вышелъ старый отставной солдатъ и заявилъ, что онъ сторожъ. На вопросъ останавливаются ли тутъ поѣзда, онъ отвѣтилъ, что почтовый поѣздъ выкидываетъ почтовую сумку и такую-же принимаетъ отъ почтальона, прѣзжающаго съ ближайшей почтовой конторы, что иногда впрочемъ очень рѣдко, бываютъ пассажиры и тогда онъ машетъ поѣзду, чтобы тотъ остановился, и прямо съ полотна дороги садятся въ вагоны, что билетовъ тутъ не продаютъ и что ему неизвѣстно гдѣ проѣзжающіе, сажающіеся въ Вонляровъ на поѣздъ, оплачиваютъ проѣздъ. Коммисія пожелала осмотрѣть внутренность зданія; сторожъ пройдя съ задняго двора, отперъ дверь на платформу и Коммисія вошла въ залъ, гдѣ надъ дверьми было написано „залъ III класса“, а на дверяхъ—„на платформу безъ билета никто не пускается“. Соотвѣтственные надписи бы-

ли сдѣланы и на прочихъ дверяхъ: т. е. „дамская комната“, „залъ I и II класса“ и т. п. Осмотрѣвъ пути, Комисія нашла, что развѣздовъ на этой станціи никакихъ нѣтъ, и она не прикрыта ни семафорами, ни дисками. Представители дороги не могли дать никакихъ объясненій, почему станція выстроена, почему ею никогда не пользовались, почему она забыта, почему одни изъ нихъ утверждали, что поѣзда останавливаются, а другіе это отрицали, какія обязанности сторожа, почему тамъ принимаютъ и отпускаютъ почту, — а просили всѣ эти вопросы оставить до пріѣзда въ Москву, гдѣ все по справкѣ съ подлиннымъ дѣломъ разъяснится. Въ Москвѣ Комисія три дня ждала этого отвѣта, и наконецъ получила словесное заявленіе управляющаго дорогой, что и въ управленіи о станціи Вонлярово ничего неизвѣстно, такъ какъ дѣло о ней сгорѣло на пожарѣ, бывшемъ на главной ея станціи. Такъ и до сихъ поръ вопросъ этотъ остался не разъясненнымъ. Въ 1875 году, дорогѣ дана была субсидія въ 16 милліоновъ рублей, для укладки втораго пути и для разныхъ необходимыхъ сооруженій. Изъ нихъ истрачено 13 милліоновъ и сдѣланныя сооруженія, осмотрѣны особой Комисіей, назначенной господиномъ Министромъ Путей Сообщенія.

Варшавская Комисія не входила въ подробный разборъ этихъ построекъ и сооруженій, но не могла не обратить вниманія, что къ сроку, какъ предполагала Комисія назначенная отъ М. П. С., большая часть сооруженій не были окончены, а нѣкоторыя не только не способствуютъ къ удобствамъ дороги, а напротивъ, какъ на примѣръ Смоленская пассажирская станція, положительно стѣсняютъ путешественниковъ. Станція эта, выстроенная въ одинъ

этажъ съ разными башеньками, ненужными затѣями и вычурными колонками, тѣсна, *) не имѣеть горячаго буфета и расположена противъ большой станціи Орловско-Витебской дороги, отдѣленная отъ этой послѣдней дворомъ, гдѣ стоятъ экипажи. Пассажиръ, ѣдущій изъ Бреста въ Москву, чтобы позавтракать или обѣдать, долженъ съ Смоленской станціи, Москово - Брестской дороги, перейти черезъ дворъ на станцію Орловско - Витебской дороги. Можно легко вообразить себѣ, какъ это удобно осенью, зимой и вообще въ ненастную погоду, при чемъ обыкновенно пассажиръ тащитъ съ собой и свой ручной багажъ, такъ какъ, по пріѣздѣ въ Смоленскъ, кондуктора заявляютъ, чтобы пассажиры наблюдали за своимъ ручнымъ багажемъ; желѣзная дорога за пропажу его не отвѣчаетъ, и путешественнику ничего болѣе не остается, какъ или не выходить изъ вагона или тащить свои вещи на станцію.

По всѣмъ дорогамъ, подлежащимъ осмотру Варшавской Коммисіи, Управленіями были приняты, до нѣкоторой степени, во вниманіе замѣчанія Коммисіи, и затѣмъ дѣлались соотвѣтственныя распоряженія, какъ относительно товарнаго, такъ и пассажирскаго движенія. На Московско-Брестской дорогѣ напротивъ, положеніе товароотправителей послѣ проѣзда Коммисіи ухудшилось. Варшавская Коммисія при обзрѣніи Ряжско-Вяземской дороги, пріѣхавъ въ Вязьму приблизительно спустя мѣсяць послѣ того, какъ она была въ этомъ городѣ, при обѣздѣ Московско-Брестской дороги, была встрѣчена городскимъ Головой и почти всѣмъ купечествомъ города, которое заявило, что со дня

(*) Въ смыслѣ неустройства на ней жилыхъ помѣщеній.

подачи ими заявленій о неудобствахъ и притѣсненіяхъ, которыя они терпятъ при отправкѣ и полученіи товаровъ, положеніе ихъ ухудшилось, что начальникъ станціи дѣлая имъ разныя притѣсненія, не скрываетъ, что это дѣлается, дабы они впредь на него не жаловались. Купечество просто вопило, говоря, что если существующіе порядки не измѣнятся, то многимъ придется бросить торговлю. Эти заявленія были сообщены немедленно въ Правленіе и Управленіе дороги. Управляющій дорогой прислалъ въ Коммисію отвѣтъ, который въ подлинникѣ при семъ прилагается. Отвѣтъ этотъ своего рода курьезъ и доказываетъ то довѣріе, которое купечество цѣлаго города имѣетъ къ Управленію дороги, такъ какъ товароотправители и товарополучатели не хотѣли даже отвѣчать лицу, нарочно присланному отъ дороги для разбора ихъ претензій. Изъ этой же бумаги можно убѣдиться въ вѣрности показаній служащихъ на дорогѣ, увѣрявшихъ, при проѣздѣ Коммисіи, что согласно существующимъ правиламъ, маневры на станціи не производятся далѣе станціонныхъ дисковъ, между тѣмъ какъ это всегда дѣлается, а потому и преграждаются проѣздныя дороги отъ города къ товарной станціи Ряжско-Вяземской дороги, на что жители и жаловались.

О привлеченіи или облегченіи перевозки грузовъ и говорить нечего; къ этому дѣлу Управленіе относится болѣе чѣмъ равнодушно. Такъ на примѣръ, вслѣдствіе все болѣе распространяющагося употребленія пива, въ Смоленскѣ устроилось нѣсколько пивоваренныхъ заводовъ, посылающихъ свои произведенія въ Москву. Пивовары заявили, что по существующему тарифу, дешевле отправить бочку пива въ Москву, чѣмъ получить эту бочку пустою обратно.

Коммисія получивъ это заявленіе словесно, полагала, что тутъ какое то недоразумѣніе; но одинъ изъ членовъ Управленія разъяснилъ, что это очень просто, такъ какъ пиво отправляется, по назначенному для этого напитка, тарифу съ пуда, а пустыя бочки возятся по увеличенному тарифу какъ громоздскія вещи. На вопросъ Коммисіи, почему Управленіе не измѣнить этого и вообще не понизить тарифа на самое пиво, который довольно высокъ, такъ какъ перевозка этого товара признана, и Управленіемъ, для дороги выгодной, былъ полученъ отвѣтъ, что не стоитъ заниматься такой бездѣлицей. Станціонные дома и всѣ при нихъ сооруженія содержатся крайне неряшливо. На чердакахъ и даже въ жилыхъ помѣщеніяхъ окна перебиты, замки въ дверяхъ поломаны.

Въ Минскѣ, на большой станціи II класса, дверь ведущая во дворъ, куда подъѣзжаютъ экипажи, на ночь, заставлялась деревянной лопатой; водосточныя трубы вдоль зданія поломаны и дождевая вода мочитъ и портитъ стѣны. Въ Минскѣ же гдѣ большія мастерскія мало донкратовъ, и паровозы и вагоны, которые въ починкѣ, подняты на старыя шпалы или дрова. Книги на станціяхъ ведутся очень неакуратно. Графикъ поѣздовъ составленъ небрежно и неудобно, товарное движеніе крайне медленно. Что касается послѣднихъ двухъ пунктовъ т. е. веденія книгъ и составленія графика, то Коммисіей были представлены Его Сіятельству Господину Предсѣдателю Главной Коммисіи по этимъ дѣламъ 2 записки, при донесеніи отъ 8 Юля 1879 г. за № 243.

Къ числу мѣръ, необходимыхъ [принять немедленно для исправленія дороги можно отнести и слѣдующія:

1) Расширение пассажирской станции Брестъ, о которой подробнѣе говорится въ описаніи дороги Варшаво-Тереспольской. На товарной станции этого названія, построить хотя нѣсколько жилыхъ помѣщеній, такъ какъ рабочіе живутъ въ землянкахъ, и уничтожить тутъ-же пересѣченіе Московско-Брестской дороги въ одномъ уровнѣ съ рельсами участка Брестъ-Граевскаго Югозападныхъ дорогъ.

2) На станціи Береза потолокъ паровознаго зданія долженъ быть устроенъ болѣе безопасно отъ огня. Обшивка деревяннаго потолка толемъ не пропитаннымъ, и швы котораго не прикрѣплены желѣзомъ представляетъ весьма удобный матеріаль для пожара. Тоже, конечно, должно быть сдѣлано и во всѣхъ паровозныхъ зданіяхъ, гдѣ потолки устроены такимъ-же образомъ.

3) Путь пониженный при мостахъ долженъ быть повышенъ, такъ какъ вслѣдствіе проявляющагося дружнаго таянія снѣговъ пониженная насыпь легко можетъ быть размита и движеніе по дорогѣ совершенно остановлено.

4) Отъ станціи Погорѣльцы къ станціи Городѣвъ слѣдуетъ устроить отводныя канавы, вдоль полотна къ рѣкѣ Ушѣ, такъ какъ застои воды въ резервахъ близъ моста чрезвычайно велики.

5) Между станціями Столбцы и Погорѣльцы слѣдуетъ устроить полустанцію, такъ какъ при разлитіи весной рѣки Нѣмана, жители мѣстечка Столбцы совершенно отрѣзаны отъ желѣзной дороги. Не говоря уже о невозможности доставленія какого либо груза, но и жители не могутъ попасть на станцію. Устройство полустанціи въ интересахъ самой дороги.

6) Между станціями—Негорѣлое и Фаниполь, должна быть устроена полустанція близъ м. Кайданово.

7) Станція Минскъ, отстоящая отъ города въ 3 верстахъ, по неудобопроѣзжей дорогѣ, имѣетъ соединительную вѣтвь съ Ландварово-Роменской дорогой. Слѣдуетъ принять мѣры для правильнаго переѣзда, поѣтой вѣтви, пассажировъ, дабы дать имъ возможность во всякое время года попасть въ городъ. Нынѣ для этого ничего не сдѣлано. Передѣлка на этой станціи, и на всѣхъ главныхъ станціяхъ дороги, товарныхъ платформъ, необходима. Откосы мѣшаютъ телегѣ подъѣхать къ самой платформѣ и отъ того выгрузка крайне затруднительна, на самой же платформѣ; отъ каменной мостовой рвутся мѣшки, ломаются бочки и просыпанное зерно не можетъ быть подобрано.

8) Необходимо исправленіе пути отъ станціи Коханово къ Оршѣ. Весьма плохой балластъ размѣщенъ такъ что, бровки землянаго полотна возвышены надъ балластомъ, и балластъ какъ-бы въ ящикѣ отчего проходящій поѣздъ выжимаетъ воду и происходятъ весьма опасные толчки.

9) Отъ станціи Гусино дорога поднимается на высоту 19 сажень и по всей части этого подъема значительные сплывы откосовъ; слѣдуетъ это предупредить правильнымъ дренированіемъ и исправить канавы въ выемкахъ.

10) На станціи Смоленскъ къ вновь построенной станціи проведены пути въ уровень съ проѣздными дорогами. Экипажное движеніе къ двумъ станціямъ Московско-Брестской и Смоленской Витебской, конечно, весьма большое а потому и весьма опасно. Слѣдуетъ переѣзды непременно поднять, надъ путями, что по мѣстности, не представляетъ большихъ затрудненій.

11) Станція Каменка совершенно запущена ремонтомъ

и требуетъ безотлагательнаго исправленія. Отъ этой-же станціи дорога пересѣкаетъ рѣку Хмость, и со стороны Москвы гдѣ къ многораскосному мосту, отверстіемъ въ 12 сажень, стоящему на кривой съ уменьшеннымъ радіусомъ до 280 саж. идетъ спускъ на протяженіи 2055 сажень. На этомъ спускѣ поѣзда часто сходили съ рельсовъ а потому управленіе распорядилось, чтобы за $2\frac{1}{2}$ версты до моста, поѣзда останавливались а затѣмъ въ сопровожденіи сторожа они спускались тихимъ ходомъ. Исправленіе пути и уничтоженіе этаго конечно; еще нигдѣ не существующаго способа движенія желѣзной дороги со сторожемъ, должно быть произведено неотлагательно.

12) Отъ станціи Ярцево дорога проходя мимо большой фабрикѣ Хлудово съ населеніемъ въ нѣсколько тысячъ душъ идетъ по бывшей большой проѣздной дорогѣ и ничѣмъ не ограждена. Тутъ-же мостъ черезъ рѣку Вопь. Слѣдуетъ, для безопасности оградить дорогу заборомъ, чтобы рабочіе не ходили по полотну, и для нихъ-же сдѣлать переходъ черезъ рѣку, такъ какъ нынѣ народъ проходитъ по желѣзнодорожному мосту.

13) На станціи Вязьма красные диски должны быть отнесены за стрѣлку, по которой производятся маневры и настоятельная надобность передѣлки каменныхъ платформъ какъ сказано подъ п. 7.

14) Необходимо устройство соединительной вѣтви съ Московскою Курскою и Рязанскою ж. д. чрезъ Николаевскую дорогу, которая не проходила бы по главнымъ путямъ этой послѣдней линіи.

15) Необходимо принять мѣры къ скорѣйшему уложенію болѣе тяжеловѣсныхъ рельсовъ, такъ какъ 20 фун-
9*

товья находящіяся на большей части дороги препятствуютъ правильному и выгодному движенію; и

16) Вообще желательно принять мѣры строгости для предупрежденія покражъ товара, грубости кондукторовъ и неряшливости содержанія пассажирскихъ вагоновъ.

Предсѣдатель Варшавской подкоммисіи
Баронъ Менденъ.

Членъ Подкоммисіи Профессоръ Симоненко.

Инженеръ Петлинъ.

Опись документамъ по Московско-Брестской желѣзной дорогѣ, приложеннымъ къ описанію дороги.

1) Папка съ планами пассажирскихъ зданій — станцій I, II, III и IV кл: 1-го и 2-го участковъ. Планъ и разрѣзы пристроекъ въ мастерскихъ на ст. Москва. Чертежъ стального рельса и желѣзныхъ скрѣпленій. Графическое указаніе распредѣленія стальныхъ рельсовъ.

2) Папка съ планами общаго расположенія 10 станцій.

3) Планъ общаго расположенія Московской станціи Николаевской желѣзной дороги и предполагаемыхъ соединеній между Николаевскою, Курскою и Ярославскою съ одной и Нижегородскою - Брестскою и окружною съ другой.

4) Планъ общаго расположенія Московскихъ станцій: Нижегородской, Курской, Мячковской и Рязанской и ст. Перово съ показаніемъ существующихъ и предполагаемыхъ соединеній этихъ дорогъ между собою и съ Окружною дорогою.

5) Проектъ расположенія соединительной вѣтви Окружной желѣзной дороги съ Московской станціей Московско-Брестской желѣзной дороги.

6) Журналъ Коммисіи назначенной Г. М. П. С. для освидѣтельствванія работъ и поставокъ, произведенныхъ на М.-Бр. желѣзной дороги, на счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала, разрѣшеннаго къ выдачѣ Обществу на основаніи Высочайше утвержденнаго 22 Мая 1876 г. Положенія Комитета Министровъ. 24, 25, 26, 27, 28, 29 и 30 Октября 1878 г.

7) Приложение къ журналу.

8) Типы паровозовъ.

9) Типы вагоновъ.

10) Вѣдомость Мостовыхъ сооруженій.

11) Вѣдомость по станціямъ количества запасныхъ и развѣздныхъ путей, стрѣлокъ, поворотныхъ круговъ и гидравлическихъ путевыхъ крановъ.

12) Вѣдомость построекъ на станціяхъ.

13) Списокъ мастеровыхъ и рабочихъ при мастерскихъ и депо Московско-Брестской желѣзной дороги въ 1878 г.

14) Вѣдомость о числѣ служащихъ на Московско-Брестской жел. дорогѣ.

15) Нумерація пассажирскихъ вагоновъ.

16) „ „ товарныхъ „

17) Положеніе для машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ.

18) Вѣдомость о наличности складовъ общественныхъ дровъ и каменнаго угля на линіи Московско-Брестской желѣзной дороги къ 1 Іюня 1879 года.

19) Пробѣгъ паровозовъ въ 1878 году.

20) Вѣдомость о состояніи вагоновъ въ большомъ и маломъ ремонтѣ по всей линіи къ 15-му Іюня 1879 г.

21) Подвижной составъ въ 1874, 1875 и 1876 г.

а) общія свѣдѣнія — численность товарныхъ вагоновъ въ распоряженіи службы движенія.

б) для пассажирскаго движенія.

в) „ товарнаго „

г) о числѣ товарныхъ вагоновъ, собственной и чужихъ дорогъ, бывшихъ въ движеніи и починкѣ съ указаніемъ продолжительности ихъ починки.

д) численность товарныхъ вагоновъ въ распоряженіи службы движенія.

22) Движеніе пассажирскихъ поѣздовъ и вагоновъ.

23) Движеніе товарныхъ поѣздовъ и вагоновъ.

24) Число вагоновъ обмѣненныхъ съ чужими дорогами и число вагоно-дней исчисленныхъ по обмѣну.

25) Вѣдомость суммъ причитающимся взаимно дорогамъ за наемъ, пробѣгъ и лишній простой подвижнаго состава.

26) Пробѣгъ товарныхъ паровозовъ и вагоновъ.

27) Движеніе товаровъ.

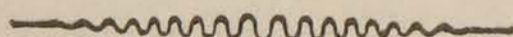
28) Отвѣты на вопросы предложенные Высочайше утвержденной Коммисіей по подвижному составу.

29) Отвѣты на вопросы по ремонту пути и зданій.

30) Списокъ служащихъ по ремонту пути и зданій (Прил. № 1).

31) Вѣдомости инструментовъ, долженствующихъ находиться на каждой станціи. (Прил. № 2).

- 32) Форма обязательства (Прил. № 3).
- 33) Графическое изображение сплошной укладки стальных рельсовъ (Прил. № 4).
- 34) Свѣдѣнія о службѣ остальныхъ рельсовъ (Прил. № 5).
- 35) Служебный приказъ № II (Прил. № 6).
- 36) Продольная профиль дороги.



Варшавская Подкоммисія.

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

П Р И

Годъ.	Отъ пассажировъ.			Отъ товаровъ.		
	Всего.	На версту.		ВСЕГО.	На версту.	
		Дороги.	Поѣзда.		дороги.	Поѣзда.
1878	2332005,27	2268,49	0,4726	5056844,63	4949,11	1,0249
1877	2027419,83	1972,20	0,4275	4710682,94	4582,37	0,9934
1876	2022914,43	1967,80	0,4797	3705210,63	3604,29	0,8786
1875	1974403,61	1920,63	0,5134	3319413,38	3229,00	0,8633
1874	1945718,27	1892,72	0,4587	3606506,85	3508,27	0,8502
1873	1797730,68	1757,31	0,4921	2942930,45	2876,76	0,8057
1872	1552012,16	1517,12	0,5273	1977207,11	1932,78	0,6718
1871-70*	1018579,32	2264,25	0,6194	1047309,36	2674,61	0,6346

*) Всѣхъ дней 468 и среднее протяженіе дороги 458 верстъ.

Х О Д Ъ.

Разные сборы.			И Т О Г О.		
ВСЕГО.	На версту.		В С Е Г О.	На версту.	
	Дороги.	Поѣзда.		Дороги.	Поѣзда.
318041,76	309,38	0,0645	7706891,66	7796,98	1,5620
266144,87	258,90	0,0561	7004247,64	6813,47	1,4770
272736,07	265,40	0,0647	6000861,13	5837,49	1,4230
265433,98	258,20	0,0690	5559250,97	5407,83	1,4457
323891,77	315,07	0,0764	5876116,89	5716,06	1,3853
235379,11	230,09	0,0644	4976040,24	4864,16	1,3622
233455,37	228,21	0,0793	3762674,64	3678,08	1,2784
202933,65	443,07	0,1239	2268822,33	4953,75	1,3779

Exhibition of

1885

NAME OF ARTIST		NAME OF WORK		MATERIAL	
No.	Name	Title	Medium	Dimensions	Date
1	John G. Hart	Portrait of a Soldier	Oil on Canvas	18" x 24"	1885
2	Wm. S. Powers	Interior with Figures	Watercolor	12" x 16"	1885
3	Edw. J. Moran	Landscape with Trees	Oil on Canvas	24" x 36"	1885
4	Thos. H. Mather	Portrait of a Child	Watercolor	10" x 14"	1885
5	Chas. F. Johnson	Study of a Horse	Pencil	8" x 12"	1885
6	Mrs. A. B. White	Still Life with Fruit	Oil on Canvas	16" x 20"	1885
7	Geo. H. Smith	Portrait of a Man	Watercolor	14" x 18"	1885
8	Miss E. K. Green	Portrait of a Woman	Oil on Canvas	20" x 28"	1885
9	Mr. J. L. Brown	Study of a Horse	Pencil	12" x 16"	1885
10	Miss S. C. Black	Portrait of a Child	Watercolor	10" x 14"	1885
11	Mr. R. D. Gray	Portrait of a Man	Watercolor	14" x 18"	1885
12	Miss M. P. White	Portrait of a Woman	Oil on Canvas	18" x 24"	1885
13	Mr. H. J. Black	Study of a Horse	Pencil	8" x 12"	1885
14	Miss A. K. Gray	Portrait of a Child	Watercolor	10" x 14"	1885
15	Mr. G. L. White	Portrait of a Man	Watercolor	14" x 18"	1885
16	Miss B. C. Black	Portrait of a Woman	Oil on Canvas	20" x 28"	1885
17	Mr. T. H. Gray	Study of a Horse	Pencil	12" x 16"	1885
18	Miss J. K. White	Portrait of a Child	Watercolor	10" x 14"	1885
19	Mr. L. M. Black	Portrait of a Man	Watercolor	14" x 18"	1885
20	Miss N. O. Gray	Portrait of a Woman	Oil on Canvas	18" x 24"	1885
21	Mr. P. Q. White	Study of a Horse	Pencil	8" x 12"	1885
22	Miss R. S. Black	Portrait of a Child	Watercolor	10" x 14"	1885
23	Mr. U. V. Gray	Portrait of a Man	Watercolor	14" x 18"	1885
24	Miss W. X. White	Portrait of a Woman	Oil on Canvas	20" x 28"	1885
25	Mr. Y. Z. Black	Study of a Horse	Pencil	12" x 16"	1885

— 241 —
Варшавская Подкоммиссія.

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ЖЕЛЪЗНАЯ ДОРОГА.

РАС

Годъ.	Содержаніе центрально-наго управленія.			Содержаніе управленія дорогою.			Содержаніе пути и зданій.			ДВИ Всего.
	Всего.	На версту.		Всего.	На версту.		Всего.	На версту.		
		Доро-ги.	По-ѣзда.		Доро-ги.	По-ѣзда.		Доро-ги.	По-ѣзда.	
1878	282257,05	274,57	0,0572	492355,55	478,94	0,0998	1257330,16	1223,09	0,2548	815255,44
1877	303202,22	321,22	0,0696	427383,61	415,74	0,0901	1112946,98	1082,63	0,2347	712931,50
1876	258098,15	251,06	0,0612	416649,39	405,30	0,0988	1180990,28	1148,82	0,2800	670058,61
1875	262957,00	255,79	0,0684	410212,04	399,03	0,1067	1233278,22	1199,67	0,3206	611944,05
1874	198221,33	192,82	0,0467	415546,01	404,22	0,0980	1301810,47	1266,36	0,3069	606954,61
1873	197872,34	193,42	0,0541	405143,89	396,04	0,1109	885580,84	865,67	0,2424	519591,51
1872	230373,96	225,19	0,0783	369148,67	360,85	0,1254	688541,07	673,06	0,2339	552466,93
1870—71	110679,50	241,66	0,0672	330554,40	712,74	0,2007	619456,97	1352,52	0,3764	343207,01

ХОДЪ.

ЖЕНІЕ.		Движущая сила.			Экстраординарные рас-ходы.			И Т О Г О.		
На версту.		Всего.	На версту.		Всего.	На версту.		Всего.	На версту.	
Доро-ги.	По-ѣзда.		Доро-ги.	По-ѣзда.		Доро-ги.	По-ѣзда.		Доро-ги.	По-ѣзда.
793,05	0,1652	2518701,85	2450,10	0,5105	1454560,52	1414,84	0,2948	6820460,58	6634,59	1,3823
693,51	0,1503	2421871,26	2355,90	0,5107	861455,34	837,99	0,1817	5866790,60	5706,99	1,2371
651,80	0,1589	2050070,33	1994,23	0,4861	995321,36	968,22	0,2351	5571188,15	5419,43	1,3210
595,28	0,1591	2041364,32	1985,77	0,5309	—	—	—	4559755,63	4435,54	1,1857
589,44	0,1428	2056389,86	2000,39	0,4847	—	—	—	4577922,38	4453,20	1,0791
507,91	0,1422	1615898,15	1579,57	0,4424	76895,00	75,16	0,0210	3700981,74	3617,77	1,0130
540,05	0,1877	1299967,25	1270,74	0,4417	—	—	—	3140497,90	3069,89	1,0670
749,36	0,2084	792700,74	1730,79	0,4814	—	—	—	2196598,63	4796,07	1,3341

U. Y. ...

Варшавская Подкоммиссія. П Р

Н а в е с т ы		В С Е Л О .	Г О Д Ы .
п о в ы д а .	д о р о ж н ы е .		
0,1888	882,38	880431,07	1878
0,8288	1106,48	1187456,73	1877
0,1020	417,48	428872,68	1876
		880482,31	1875
0,3082	1202,81	1202194,00	1874
0,3102	1246,38	1278028,48	1873
0,3114	608,18	622156,71	1872
0,0138	157,48	12223,70	1870—71

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Ч И С Т Ы Й Д О Х О Д Ъ .

ГОДЪ.	ВСЕГО.	Н а в е е р с т у	
		д о р о г и .	п о ъ з д а .
1878	886431,07	862,39	0,1936
1877	1137456,72	1106,48	0,2399
1876	429672,98	417,98	0,1020
1875	999495,34	972,29	0,2600
1874	1298194,60	1262,84	0,3062
1873	1275058,49	1246,39	0,3492
1872	622176,74	608,19	0,2114
1870—71	72223,70	157,68	0,0438

Варшавская Подкоммисія.

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ж е л ѣ з н а я д о р о г а .

П а с с а ж и р с к о е

д в и ж е н і е .

ГОДЪ.	П а с с а ж и р с к і е п о ѣ з д а .			I к л а с с а .
	Отправлено,	Пробѣгъ ихъ.	Средній пробѣгъ.	
1878	3886	В е р 2070949	с т ы. 532,92	16257
1877	3505	2016008	575,18	13268
1876	2887	1846974	639,78	13700
1875	2434	1707625	701,73	15289
1874	2500	1712039	684,81	15001
1873	2387	1645866	689,00	11155
1872	2285	1656999	725,00	8734
1870—71	1997	842861	422,06	6789

*) Въ итогъ 1313734 значится 17669 пассажировъ проѣхавшихъ по

П е р е в е з е н о п а с с а ж и р о в ѣ .				
II к л а с с а .	III к л а с с а .	IV к л а с с а .	В о й с к ѣ и а р е с т а н - т о в ѣ .	И Т О Г О .
76355	896850	15244	291359	1313734*)
72847	791036	17780	223794	1118725
76348	765351	31169	120328	1006894
111598	695110	27091	115137	965696
145683	647459	26436	133836	968415
84426	662615	58336	115845	943640
62186	468975	269484	62610	882779
40819	266699	346579	38599	706441

л ь г о т н ы м ѣ б и л е т а м ѣ .

П А С С А Ж И Р С К О Е Д В И Ж Е Н И Е.

Вѣдомость № 5.

Г О Д Ъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО ВЪ ПАССАЖИРСКИХЪ					ПОѢЗДАХЪ.		На поѣздъ приходится.			
	Багажа и собакъ въ пудахъ.	Товаровъ большой скорости.	Штучной перевозки.	Воинской клади.	И Т О Г О П У Д О В Ъ.	Бъ итогъ пассажировъ по направленію.		Пассажировъ.		К л а д и.	
						Къ Бресту.	Къ Москвѣ.	Число.	Средній проѣздъ одного пассажира.	Пудовъ.	Средній проѣздъ пуда.
1878	256315	250446	4441	3614	514816	659211	654523	338	189	133	326
1877	237319	197865	3575	9525	448284	595549	523176	319	186	128	317
1876	242532	186665	2100	1385	432682	531998	474896	350	180	150	304
1875	163003	162075	3300	65953	394331	496559	469137	397	162	177	292
1874	129521	162757	1400	68064	380859	511084	457331	387	167	152	383
1873	201512	99047	2150	2702	305411	504099	439541	395	170	128	279
1872	179492	83518	2949	22555	258372	463377	419402	386	145	118	260
1870—71	—	—	—	—	151282	—	—	353	127	—	—

П А С С А Ж И Р С К О Е

Д В И Ж Е Н И Е.

Вѣдомость № 6.

ГОДЪ.	СРЕДНЯЯ ВЫГРУЗКА СЪ ПОѢЗДА.			СРЕДНЯЯ ПЛАТА.			
	Съ пассажира.	Съ владн.	И Т О Г О.	Съ пассажира.	Съ пуда владн.	Съ пассажиро-версты.	Съ пудо-версты владн.
	Р	У	Б	Л	И	К О П Ъ	Й К И.
1878	524,93	75,17	600,10	1,55	0,57	0,82	0,17
1877	507,58	70,85	578,43	1,59	0,55	0,86	0,11
1876	625,19	74,00	699,19	1,76	0,54	0,98	0,18
1875	706,20	92,99	799,69	1,78	0,52	1,11	0,18
1874	692,45	81,29	773,74	1,79	0,53	1,07	0,19
1873	683,38	67,08	750,96	1,78	0,53	1,17	0,19
1872	618,47	59,58	678,05	1,60	0,51	1,10	0,19
1870—71	518,50	—	—	1,38	—	1,09	—

П А С С А Ж И Р С К О Е Д В И Ж Е Н И Е .

Вѣдомость № 7.

Годъ.	Товарныхъ поѣздовъ.			ПЕРЕВЕЗЕНО			ТОВАРОВЪ ВЪ ТОВАРНЫХЪ ПОѢЗДАХЪ.						
	Число.	Пробѣгъ.	Средній пробѣгъ.	I класса.	II класса.	III класса.	IV класса.	V класса.	Дрова и лѣсъ.	По спеціальному тарифу.	На особыхъ основаніяхъ.	Поштучной перевозки.	Воинскихъ перевозокъ.
1878	6263	2507479	401	3305500	2571605	3218694	3719363	9863718	26880600	11652112	19587	1479895	702848
1877	6011	2464906	410	3033074	1887097	3129212	2826233	9929130	19285200	16197320	61987	1031337	869333
1876	5163	2357671	457	2546266	2069396	2982396	2427851	9190556	22507200	9982801	5752	104798	655938
1875	4610	1827321	396	2603592	2124971	3215225	3767751	7937994	20947200	5135607	23736	107246	315229
1874	5000	2040431	408	2359705	1652458	2959342	2617249	6767990	22192200	12651602	15727	89967	162555
1873	5536	1775733	321	2393573	1354300	2573129	2011937	7529860	22567800	4760608	2881	103144	60929
1872	3550	1128135	318	1146801	1073721	1772054	1325216	5016241	15211800	3213271	25387	62866	76135
1870—71	2214	657338	297	809864	696329	1082651	1280311	3405183	7327800	2247584	17915	50137	50172

No.	Name	Age	Sex	Profession	Religion	Remarks
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Варшавская Подкоммисія.

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Въ томъ числѣ на Москвѣ.	Н Т О Т О	Годъ.
88%	08111017	1878
82%	15027425	1878
88%	1878	1878
81%	01408825	1874
81%	4322120	1873
71%	3880032	1872
—	1711232	1770—71

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНИЕ.

Вѣдомость № 8.

ГОДЪ.	Перевезено товаровъ.			На каждый поѣздъ приходится пуд.	Средній пробѣгъ пуда.	Средняя выручка поѣзда.	Средняя выручка съ пудо-версты.
	И Т О Г О.	Въ томъ числѣ къ Москвѣ.	Въ томъ числѣ къ Бресту.				
1878	63414017	68%	32%	10125	279	Р. К. 807,41	КОПѢЕКЪ. 0,0286
1877	58249923	56%	44%	9691	289	783,68	0,0280
1876	52472954	65%	35%	10163	244	710,05	0,0285
1875	46178551	67%	33%	10017	229	715,91	0,0312
1874	51468825	61%	39%	10293	247	714,60	0,0275
1873	43252136	61%	39%	7813	225	489,09	0,026
1872	28860326	71%	29%	8130	222	526,63	0,029
1770—71	17119228	—	—	7732	184	523,39	0,036

Инженеръ А. Петлинъ.

Отзывъ Управляющаго Московско-Брестскою
желѣзною дорогою.

*Предсѣдателю Высочайше утверж-
денной Варшавской Коммисіи для из-
слѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи, Тайному Советнику Барону
Мендензъ.*

На предложеніе вашего превосходительства, отъ 3 сего августа за № 250, по поводу заявленныхъ неудовольствій на начальника станцій Вязьма ввѣренной мнѣ дороги, имѣю честь объяснить, что управленіе дороги командировало, для изслѣдованія во всѣхъ подробностяхъ дѣла, одного изъ старшихъ своихъ агентовъ, высказавъ ему ту мысль, что оно до крайности удивлено положеніемъ вещей въ Вязьмѣ; и такъ управленіе дороги касательно товарохо-зяевъ всегда хлопотало главнымъ образомъ о томъ, чтобы интересы ихъ были соблюдены, чтобы никакихъ притѣсне-ній агентами на линіи не дѣлалось при отправкѣ и полу-ченіи товара, и т. п.; жалобы со стороны Вяземскаго купечества въ управленіе дороги вообще были подаваемы крайне рѣдко; между тѣмъ теперь оказывается, что поло-женіе вещей въ Вязьмѣ далеко не нормальное, такъ какъ Высочайше утвержденной Коммисіи заявлены Вяземскими купцами весьма серьезныя жалобы. Управленіе дороги направило вышесказаннаго своего старшаго агента къ са-

мимъ Вяземскимъ купцамъ для полученія отъ нихъ всѣхъ данныхъ касательно претензій, предложивъ ему выяснить всѣ таковыя на станціи и донести затѣмъ о результатахъ разбора управленію дороги, для принятія имъ окончательныхъ мѣръ по сему дѣлу.

Разборъ выяснилъ, что, не смотря на двукратную просьбу, обращенную къ городскому головѣ и членамъ городской управы о снабженіи представителя отъ управленія дороги коллективной жалобой за общимъ подписомъ всѣхъ претендентовъ, въ которой изложены бы были всѣ злоупотребленія какъ начальники станціи Вязьма, такъ равно и подвѣдомственныхъ ему агентовъ, таковая вызвала только скептическую улыбку у членовъ городской управы съ замѣчаніемъ, что это бесполезно, что они уже заявили свое неудовольствіе Коммисіи и что всего хорошаго они ожидаютъ отъ рѣшеній той же Коммисіи.

Пришлось такимъ образомъ ограничиться лишь ревизіей станціи Вязьма и разборомъ неудовольствій, ставшихъ извѣстными лишь по слухамъ; оказалось, что: по правиламъ товарная контора станціи Вязьма для приѣма и выдачи товаровъ открыта ежедневно для публики отъ 8 часовъ утра до 6 часовъ вечера, а по праздникамъ до 12 часовъ дня; къ отправкѣ товары принимаются по очереди, на каковой предметъ существуетъ книга очередей, въ которую вписываются лица по порядку подачи объявленій; исключеній изъ этого правила не допускается, а это многимъ не нравится; взвѣшиваніе товаровъ производится вѣсовщикомъ въ присутствіе отправителя, слѣдовательно о каждомъ неправильномъ дѣйствіи вѣсовщика отправитель можетъ заявить начальнику станціи, который постоянно находится или въ своей конторѣ, или на товарной платформѣ,

или записать это обстоятельство въ книгу жалобъ; заявленій почти на поступаетъ, и жалобная книга чиста, хотя она для записи жалобъ во всякое время доступна; списки о пребывающемъ ежедневно товарѣ вывѣшиваются какъ въ конторѣ, такъ равно и на товарной платформѣ; обращеніе служащихъ въ конторѣ съ публикой самое предупредительное, такъ какъ начальникъ станціи, какъ сказано выше, постоянно находится въ конторѣ или на товарной платформѣ; въ 6 часовъ вечера ворота товарнаго двора запираются, и затѣмъ уже никакихъ приемовъ и выдачъ товаровъ не производится, за чѣмъ начальникъ станціи Вязма строго слѣдитъ; Вяземское купечество считаетъ слѣдующія дѣйствія начальника станціи Вязма неправильными: товаръ для разныхъ лицъ въ количествѣ 600 пудъ прибылъ на станцію Вязма, скажемъ, 2 августа, въ 6 часовъ утра; часть этого товара, примѣрно, 350 пудъ взята въ тотъ же день комисіонеромъ, такъ какъ сами купцы не занимаются отправкой и полученіемъ товаровъ: такъ какъ комисіонеръ долженъ развести 350 пудъ товара пяти, шести лицамъ, живущимъ въ разныхъ частяхъ города Вязмы, то натурально, что за полученіемъ остальныхъ 250 пудъ товара онъ явится на станцію только лишь черезъ день, или черезъ два; между тѣмъ льготные 48 часовъ послѣ прибытія отправки прошли, и за храненіе остальныхъ 250 пудъ товара, хотя и оплаченныхъ за провозъ при взятіи первой партіи по правиламъ тарифа приходится взыскивать особый дополнительный сборъ; за производство этого сбора Вяземскіе купцы считаютъ начальника станціи притязательнымъ, несправедливымъ и даже грубымъ, въ особенности если онъ отказывается отъ препирательствъ съ комисіонеромъ; комисіонеры же, конечно,

прибавляютъ отъ себя лишнее при подачѣ счетовъ товаро-рохозяевамъ.

Обвиненіе Вяземскимъ купечествомъ начальника станціи Вязьма въ неправильномъ взысканіи съ товарополучателей за храненіе товаровъ, я полагаю, блистательно было опровергнуто повѣркою дѣйствиій станціи Вязьма, по этому поводу произведенною въ присутствіи Коммисіи однимъ изъ ея членовъ г. Бендеръ, при чемъ оказалось, что за время съ 1 января по 1 августа сего года взыскано на станціи Вязьма за храненіе товаровъ только 11 руб. 25 к. размѣръ этого сбора, я полагаю, уже показываетъ, какъ неосновательны жалобы Вяземскихъ получателей, которые просто желаютъ воспользоваться занятіями Высочайше утвержденной Коммисіи для того, чтобы выхлопотать себѣ возможные денежныя льготы; не могу не сказать, что эти льготы всегда пойдутъ въ пользу лишь коммисіонеровъ, такъ какъ Вяземское купечество, само не занимаясь, какъ сказано выше, ни отправкой, ни полученіемъ товаровъ, ничего ни понимаетъ въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ; затѣмъ я не могу считать виновнымъ начальника станціи Вязьма въ томъ, что онъ исполняетъ свои обязанности рачительно не позволяя себѣ отступленія отъ правилъ, что важно въ особенности въ денежномъ дѣлѣ. Управление дороги имѣетъ въ Вязьмѣ начальникомъ станціи заслуженнаго агента, находящагося на желѣзно-дорожной елужбѣ по Московско-Брестской дорогѣ съ 1 ноября 1871 года, вполне знающаго свое дѣло, имѣвшаго время высказать свои прекрасныя качества и способности въ должностяхъ: пріемщика товаровъ на станціи Вязьма, помощника начальника станціи Вязьма, начальника станціи Издѣшково, началь-

ника станціи Бояры, начальника станціи Погорѣльцы и начальника станціи Ярцево.

По поводу выраженного въ предложеніи вашего превосходительства неудовольствія на то, что начальникъ станціи Вязьма не далъ себѣ труда встрѣтить Коммисію, имѣю честь сообщить, что это произошло вслѣдствіе недоразумѣнія: начальникъ станціи Вязьма ввѣренной мнѣ дороги, согласно расписанія, ожидалъ на пассажирской платформѣ экстренный поѣздъ съ Коммисією въ 7 часовъ вечера, но поѣздъ прибылъ на товарную станцію Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, гдѣ и остался; когда же начальникъ станціи Вязьма Московско-Брестской дороги отъ пришедшаго на эту станцію управляющаго Ряжско-Вяземскою дорогою узналъ, что Коммисія на ввѣренную ему станцію не придетъ, то, находя, что являются уже поздно, отправился къ себѣ въ контору.

Въ заключеніе относительно изложеннаго въ предложеніи вашего превосходительства факта касательно маневровъ на станціи Вязьма 18 минувшаго іюля, честь имѣю доложить, что, по расположенію путей на товарной сторонѣ сей станціи, тамъ нельзя производить маневры такъ, чтобы при этомъ вагоны не прошли по главному пути и не выдвинулись сколько нибудь за красный дискъ; работы по расширенію путей въ Вязьмѣ производятся въ настоящее время; скоро эта часть будетъ устроена тамъ прекрасно, и тогда выѣзжать въ Вязьмѣ за красный дискъ при маневрахъ не будутъ.

Минскъ,
25 Іюля 1879 года.

Минское Техническое желѣзно-дорожное училище открытое 15 сентября 1878 года, находится на станціи Минскъ Московско-Брестской желѣзной дороги во временномъ помѣщеніи, такъ какъ постоянное еще не отстроено:

Личный составъ училища:

Представители отъ желѣзно-дорожныхъ службъ.

- 1) Отъ общества Московско-Брестской желѣзной дороги и службъ ремонта пути и зданій—предсѣдатель совѣта.
- 2) Службы движенія 1 членъ совѣта.
- 3) „ подвижнаго состава и тяги 2 члена совѣта.
- 4) Смотритель училища 1 членъ совѣта.
- 5) Преподаватели 3 членъ совѣта.

Число учениковъ.

Всѣхъ учениковъ въ училище 29 изъ нихъ сыновей
служащихъ 10
„ постороннихъ лицъ 19

По религіи ученики дѣлятся на

Православныхъ	12
Лютеранъ	2
Католиковъ	5
Иудеевъ	10

Училище первоначально открыто на 2 класса, пригото-
вительный и 1 й спеціальный; желавшихъ поступить по
числу прошеній, было 157, изъ нихъ принято по испытанію:

въ приготовительный	19
1 спеціальный	12

Въ продолженіи учебнаго года выбыло за смертью 2.

Всего на лицо	29
-------------------------	----

