

A. 1196.  
51

A 1196

Варшавская Подкоммиссія.

~~8582~~

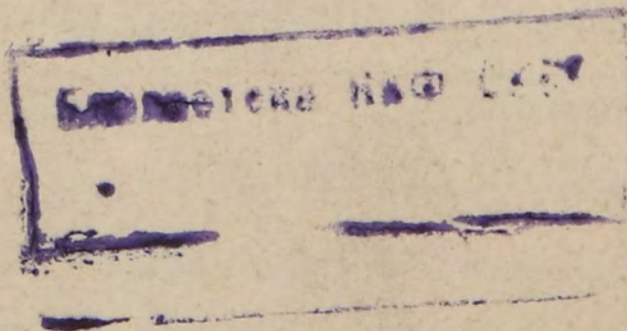
О П И С А Н І Е



ВАРШАВСКО-ТЕРЕСПОЛЬСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

39





К  
11811  
~~11811~~  
Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Комиссіи  
для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69611

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



## Варшавско-Тереспольская желѣзная дорога.

Направле-  
ніи линіи

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

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

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



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

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

Во время осмотра дороги разѣзды не были въ дѣйствии и стрѣлки вѣдущіе на разѣздные пути сняты такъ что наибольшей перегонъ между остановочными пунктами составлялъ 27 верстъ.

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

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

Продольная профиль.

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



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

Наибольшее протяженіе предѣльнаго уклона не превосходитъ 1,240 саж.

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

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

Земляное  
полотно.

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

Средняя изнашиваемость ихъ опредѣлена Управленіемъ дороги въ 8 лѣтъ.

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

По годамъ перемѣна рельсъ производилась слѣдующимъ порядкомъ:

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

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

Количество перемѣненныхъ скрѣпленій по годамъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ.



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

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

отв.	0,28 саж.	. .	1
»	0,50	» . .	3
»	0,75	» . .	4
»	1,00	» . .	7
«	1,50	» . .	7
»	2,00	» . .	3
»	2,50	» . .	1
»	4,00	» . .	1
»	7,80	» . .	1
»	8,00	» . .	2

2 чрезъ рр. Мошню и Кржна.



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

---

А всего . . 33

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

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

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

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

**Вѣтви.**

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



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

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

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

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

Кромѣ вышеозначенныхъ вѣтвей Обществомъ устроены 2 вѣтви въ балластную. Станціи.

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



№.№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Длина путей въ саженьяхъ				Число стрѣлокъ.
		Пассажииск.	Разъѣздн.	Запасныхъ.	ВСЕГО.	
1	Прага . . . . .	600,00	4500,00	1400,00	6550,00	74
2	Милосна . . . . .	376,00	415,20	—	791,20	6
3	Дембе . . . . .	—	393,40	—	393,40	4
4	Ново-Минскъ . . . . .	262,90	400,15	113,00	776,05	7
5	Мрозы . . . . .	290,00	709,25	—	999,25	7
6	Соснове . . . . .	290,00	443,80	—	443,80	4
7	Катунь . . . . .	—	576,65	—	833,85	6
8	Седльце . . . . .	257,00	590,80	66,00	974,93	7
9	Дзевуле . . . . .	318,13	475,20	—	475,20	4
10	Луковъ . . . . .	331,00	1196,05	110,61	1637,66	13
11	Бржезовице . . . . .	—	475,15	—	475,15	4
12	Мендзержець . . . . .	304,07	366,25	386,25	1056,57	9
13	Сокола . . . . .	—	490,75	—	490,75	4
14	Бѣла . . . . .	329,75	349,52	397,09	1076,36	9
15	Хотыловъ . . . . .	332,52	576,38	—	908,90	6
16	Малашевице . . . . .	—	484,00	—	484,00	5
17	Тересполь . . . . .	232,93	672,02	292,30	1197,25	10
18	Брестъ . . . . .	455,15	3389,66	836,80	4637,61	54
<b>Итого . . . . .</b>		<b>4089,65</b>	<b>16504,23</b>	<b>3602,05</b>	<b>24195,93</b>	<b>233</b>



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

Всѣхъ станцій на дорогѣ 18, изъ нихъ:

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

Полустанцій . . . . . 6

Количество построекъ на станціяхъ показано въ ниже приложенной вѣдомости.

Наименованіе станцій.	Классъ.	Пассажирскихъ зданій.	Пассажирскіе платформы.	Число стоекъ въ паровозныхъ зд.	Число вѣсовыхъ помостовъ	Число поворотныхъ круговъ.	Число подвижн. тележекъ.	Число товарныхъ пакгаузовъ въ кв. с.	Число кв. саж. товар. платформъ		Число жилыхъ помѣщеній.	Объемъ жилыхъ помѣщеній въ куб. с.
									Крытыхъ.	Открытыхъ.		
Прага . . . .	I	1	1	28	2	2	3	348,26	502,5	305,26	44	986,50
Милосна . . .	III	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	9	98,30
Дембе . . . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ново-Минскъ	III	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	9	96,57
Мрозы . . . .	III	1	1	2	—	1	—	28,84	—	3,26	4	116,59
Соснове . . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Котунь . . . .	II	1	1	—	—	—	—	—	—	12,86	7	103,81
Сѣдльце . . .	III	1	1	—	—	—	—	27,55	—	131,12	8	108,46
Дзевуля . . .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Луковъ . . . .	II	1	1	2	—	1	—	28,56	—	87,31	11	134,22



Наименованіе станцій.	Классъ.	Пассажирскихъ зданій.	Пассажирскіе платформы.	Число стоекъ въ паровозныхъ зд.	Число вѣсовыхъ помостовъ.	Число поворотныхъ круговъ.	Число подвижныхъ тележекъ.	Число товарныхъ пакгаузовъ въ куб. с.	Число кв. саж. товарн. платформъ.		Число жилыхъ помѣщеній.	Объемъ жилыхъ помѣщеній въ куб. с.
									Брытыхъ.	Открытыхъ.		
Бржезовице .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Мендзержець .	Ш	1	1	—	—	—	—	29,16	—	34,49	9	104,40
Сокула .	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бѣла . . . .	Ш	1	1	—	—	—	—	18,33	—	16,20	12	150,52
Хотыловъ .	Ш	1	1	1	—	—	—	12,00	—	19,33	9	106,32
Малашевице	V	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тересполь .	П	1	1	4	—	1	—	116,00	—	129,62	15	172,94
Брестъ . . .	П	1	1	8	1	1	—	36,60	—	356,01	19	34,80
Мухавецъ .	Пристань	—	—	—	—	—	—	—	—	71,36	—	—
Итого . .		18	19	45	3	6	3	645,33	502,5	1188,44	156	2263,43

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

На всѣхъ же полустанціяхъ пассажирскія зданія деревянные съ мезониномъ.

Станція Прага имѣетъ всѣ необходимыя устрой-



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

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

Въ верхнемъ этажѣ зданія помѣщено Управление дорогою.

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

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

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

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

Особенно выдѣляется недостаточность размѣровъ станцій Сѣдльце и Брестъ.



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

Вторая т. е. станція Брестъ представляющая одновременно оконечныя станціи Московско-Бретской дороги и Варшавско-Тереспольской, а также промежуточную станцію Юго-Западныхъ дорогъ неимѣетъ ни достаточнаго количества запасныхъ и развѣздныхъ путей ни товарныхъ платформъ. Пассажирское зданіе состоящее изъ небольшихъ размѣровъ одно-этажнаго каменнаго зданія длиною 14,00 саж. а шириною 5,00 саж. раздѣлено на 2 половины. Одна изъ нихъ заключаетъ въ себѣ контору начальника станціи, телеграфъ и кассу, а другая буфетъ и двѣ небольшихъ комнаты для пассажировъ.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

11969  
62611  
Послѣдній вопросъ требуетъ внимательнаго и всесторонняго обсужденія, такъ какъ каждая изъ примыкающихъ дорогъ выставляетъ данныя о необходимости владѣнія станціею. По мнѣнію подкоммиссіи, означенная станція должна быть передана во владѣніе Московско-Брестской ж. дороги, такъ какъ главное тяготѣніе военнаго движенія идетъ на Московско-Брестской желѣзной дорогѣ.

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

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



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

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

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

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

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

Водоснаб-  
женіе  
станцій.

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



**ВЪДОМОСТЬ**  
**ВАРШАВСКО-ТЕРЕСПОЛЬСКОЙ**  
**ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ**  
**О**  
**ВОДОСНАБЖЕНИИ СТАНЦІЙ.**







Источник водоснабженія.	Названіе станцій.	Расстояніе между ними.	Высота подъема воды.	Длина водопроводовъ.			Число лошадиныхъ силъ паровой машины накачивающей воду.	Колич. куб. саж. воды получаемой въ сутки.	Число грановъ между путями.	
				Всасывающихъ.	Нагнетательныхъ.	Водопроводящихъ.				
				Т Р У Б Ъ.						
п о				г о н н ы х ъ с а ж е н ь.						
Бассейнъ	Луковъ . . . . .	14	9,00	35,22	716,45	501,38	„	8	75,36	2
	Бржозовице . . . . .	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Бассейнъ	Мендзыржець . . . . .	16	12,71	21,58	100,00	584,98	„	8	77,16	3
	Сокола . . . . .	11	—	—	—	—	—	—	—	—
р. Пржна	Бѣла . . . . .	12	9,76	19,73	256,90	511,56	„	8	76,83	4
Лютна	Хотыловъ . . . . .	15	8,29	75,29	101,51	342,48	„	6	77,52	3
	Малашевице . . . . .	8	—	—	—	—	—	—	—	—
р. Бугъ	Тересполь . . . . .	10	8,71	17,17	1025,90	686,63	„	8	73,88	2
р. Мухавецъ	Брестъ . . . . .	8	10,19	41,44	1250,51	166,03	„	10	72,88	1



Всѣ водоснабженія устроены отдѣльно отъ паровозныхъ зданій и въ настоящее время прежняя система водоснабженія измѣнена. Получивъ отъ Правительства субсидію на усиленіе перевозочной способности ж. дорога измѣнила старую систему водоснабженія устроивъ оное по возможности изъ рѣкъ и замѣнивъ вездѣ прежнюю систему накачиванія паровыми насосами, а также уложивъ танки вмѣстимостью 2800 куб. ф. въ отдѣльныхъ водоемныхъ зданіяхъ поставленныхъ преимущественно въ старонѣ отъ пути и на возвышенномъ мѣстѣ.

Изъ крановъ этихъ вода подъ большимъ напоромъ разводится по водо-снабдительнымъ кранамъ какъ въ паровозныя зданія, такъ и въ отдѣльно стоящія при чемъ въ самыхъ водоемныхъ зданіяхъ крановъ уже не имѣется.

Техническая сторона устройства водоснабженія выдѣляется чистотою отдѣлки и отчетливостью.

Всѣхъ паровозныхъ зданій на дорогѣ 7.

Изъ нихъ на ст. Прага 2 на 26 паровозовъ, причемъ оба они устроены вѣеромъ

За тѣмъ на станціяхъ Мрозы и Луковъ паровозныя зданія устроены прямоугольные, каждый на 2 паровоза, а на ст. Бѣла, прямоугольное же на 1 па-



ровозъ, на станціи Тересполь паровозное зданіе устроено на 4 паровоза и на ст. Брестъ нынѣ устроено паровозное зданіе на 8 паровозовъ.

Означеннаго числа паровозныхъ зданій достаточно хотя со станціи Брестъ посылаются паровозы для ночлега въ Тересполь.

Склады для угля устроены на ст. Прага и Брестъ, на прочихъ же станціяхъ отведены лишь мѣста для склада угля.

Вагонный сарай устроенъ лишь на станціи Прага.

Помѣщенія для отдыха паровозной прислуги существуютъ лишь на ст. Прага и Брестъ причемъ на послѣдней станціи помѣщенія эти весьма малыхъ размѣровъ.

Паровозное зданіе на станціи прага сгорѣло въ 1879 году и нынѣ возобновляется въ прежнемъ его видѣ.

Мастерскія имѣются въ двухъ мѣстахъ на станціи Прага и на станціи Брестъ. На станціи Брестъ оканчиваются постройкою весьма небольшія мастерскія соединяющія добавочное паровозное зданіе съ существующимъ. Въ мастерскихъ этихъ назначается 8 ручныхъ станковъ токарныхъ и слесарныхъ представляющихъ возможность производить малый ремонтъ какъ паровозовъ такъ и вагоновъ.

Мастер-  
скія.



Въ Прагѣ же имѣются большія мастерскія для ремонтныхъ подвижнаго состава желѣзной дороги.

Мастерскія эти по своему устройству вполне удовлетворяютъ ремонту всего подвижнаго состава, и даже приготавливаютъ свои собственные вагоны.

Количество станковъ имѣющихся въ мастерскихъ показано въ приложенной къ сему вѣдомости.

Стоимость всѣхъ станковъ съ инструментами по отчету за 1879 годъ составляетъ въ настоящее время:

первоначальнаго устройства	81.343 р.	38 $\frac{1}{2}$ к.
дополнительное усиленіе . .	48.391 »	93 »

---

Итого . . . . 121.735 р. 31 к.

Самыя мастерскія значительно расширены при устройствѣ полустанцій такъ что, въ настоящее время могутъ служить для одновременной починки 2 паровозовъ. На дополнительное расширеніе зданія израсходовано 50.333 р. 60 $\frac{1}{2}$  к., при чемъ и добавлены новыя десять стойлъ.

---



## СПИСОКЪ

машинамъ и приспособленіямъ купленнымъ въ 1866 и 1867 гг.  
изъ суммы назначенной на постройку Варшавско-Тересполь-  
ской желѣзной дороги.

№ по по- рядку.	Количество штукъ.	Наименованіе машинъ.
1	2	Паровые котлы въ 25 силъ.
2	1	Паровая машина въ 25 силъ.
3	1	Радіальный сверлильный станокъ.
4	1	Токарный станокъ для паровозныхъ ко- лесъ.
5	4	Токарные станка для вагонныхъ колесъ.
6	1	Токарный станокъ для осей.
7	1	Машина для выдѣлки пазовъ.
8	2	Малые стругальные станки.
9	2	Винторѣзные машины.
10	2	Двойные сверлильные станки.
11	1	Сверлильный станокъ одиночный.
12	2	Большіе стругальные станка.
13	1	Токарный станокъ (Schobank).



№ по по- рядку.	Количество штукъ.	Наименованіе машинъ.
14	3	Токарные станка малые.
15	1	Машина для шлифовки.
16	9	Токарныхъ станковъ съ рѣзцами дви- гающимися помощью винта.
17	2	Точильные камня.
18	1	Ножницы и долбежный станокъ.
19	1	Малой паровой молотъ.
20	—	Большой паровой молотъ.
21	1	Машина для испытанія рессоръ.
22	1	Вентиляторъ.
23	1	Сварочная печь.
24	1	Колильная печь.
25	1	Бакъ для закаливанія рессоръ.
26	1	Желѣзная доска для выправки.
27	6	Двойныхъ горнъ.
28	1	Одиночный горнъ.
29	4	Кругля печи для котельщиковъ.
30	1	Колодезь.
31	2	Прибора для тренія красокъ.
32	1	Гидравлическій прессъ для колесъ.



№ по ряду.	Количество штукъ.	Наименованіе машинъ.
33	1	Стругальный станокъ для дерева.
34	1	Циркулярная пила.
35	1	Паровой котелъ въ 6 силъ.
36	1	Паровая машина въ 6 силъ.
37	1	Паровой насосъ.
38	1	Котелъ для плавки металловъ.
39	1	Котелъ для варки.
40	2	Подвижныя тележки.



## СПИСОКЪ

машинамъ и приборамъ, приобрѣтеннымъ въ 1878 году на  
счетъ суммы назначенной на постройку полустанціи.

№ по по- рядку.	Количество штукъ.	Наименованіе машинъ.
1	2	Паровые котла въ 16 силъ каждый.
2	1	Паровая машина въ 16 силъ.
3	1	Токарный станокъ къ паровознымъ ко- лесамъ.
4	1	Токарный станокъ къ вагоннымъ ко- лесамъ.
5	4	Двойные сверлильные станка.
6	2	Точильные камня.
7	2	Винторѣзныя машины.
8	4	Токарные станка съ рѣзцами двигаю- щимися помощью винта.
9	1	Ручной токарный станокъ.
10	1	Токарный станокъ (Bohrbank).
11	1	Малый стругальной станокъ.
12	1	Большой стругальный станокъ,
13	1	Большой стругальный станокъ.



№ по по- рядку.	Количество штукъ.	Наименованіе машинъ.
14	2	Ленточный пилы.
15	1	Машина для выдѣлки шиповъ.
16	1	Фрезмашина для дерева.
17	1	Малая циркулярная пила.
18	1	Большая циркулярная пила.
19	1	Вентиляторъ.
20	3	Кузнечные двойные горны.
21	1	Круглый горнъ для котельщиковъ.
22	1	Подвижная тележка.
23	1	Помостовые вѣсы для взвѣшиванія па- ровозовъ и тендеровъ.







### Общія заключенія.

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

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

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

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

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



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

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



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

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

Общество Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги, согласно договору съ Правительствомъ, пользуется казенной линіей Тересполь-Брестъ, длиною въ  $5\frac{3}{4}$  версты, съ вѣтвію къ рѣкѣ Мухавецъ и посредствомъ этой послѣдней соединяется на станціи Брестъ съ юго-западными дорогами и Московско-Брестской.



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

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



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

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



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

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

Но для этого необходимо:

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

---

\*) Торги въ Варшавѣ происходятъ еженедѣльно по Пятницамъ.



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

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

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

Подписали:

Баронъ *В. Менденъ*

Инженеръ *А. Цетлинъ*

Профессоръ *Г. Симоненко.*

*Я. Натансонъ.*

*Я. Гольдстандъ.*







*Варшавская Подкоммисія.*

СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ

по Варшавско-Тереспольской желѣзной  
дорогѣ.



ГОДА.	П Р И						Х О Д Ъ.							
	Отъ пасса- жирскихъ билетовъ.	Отъ войскъ и воинской клади.	Отъ пере- возки ба- гажа.	Отъ пере- возки жи- вотныхъ.	Отъ пере- возки эки- пажей.	Отъ пере- возки това- ровъ.	Отъ под- вижнаго состава.	Сборъ за телеграммы.	‰ за нало- женный платежъ.	Разные приходы.	ИТОГО.	На версту дороги.	На версту	
													Поѣзда.	Вагона.
1878	562907,68 <sup>1/2</sup>	129742,85 <sup>1/2</sup>	34504,76	238271,48 <sup>1/2</sup>	7069,68	1348782,77	9667,66	4372	15279,27	158100,97 <sup>1/2</sup>	2496719,60 <sup>1/2</sup>	12483,60	2,81	15,52
1877	553610,37	152085,66	31732,24	241548,08	11482,52	1294531,98	20566,95	4488,65	15608,81	152772,40	2476957,88	12384,79	2,75	16,02
1876	554889,43	58322,02	31300,40	203360,74	3800,54	882203,35	10626,81	3933,18	4713,57	93545,39	1842616,49	9213,08	2,72	16,12
1875	528752,33 <sup>1/2</sup>	54669,21	30027,94 <sup>1/2</sup>	165425,99	3528,67	818854,59 <sup>1/2</sup>	5558,54	3715,43	7255,58	93473,95 <sup>1/2</sup>	1701468,76	3507,34	2,51	16,24
1874	520032,30	61045,39	28266,04	160198,52	3868,56	972903,68	5556,00	3255,80	5748,36	57174,09 <sup>1/2</sup>	1807087,49	9035,44	2,41	15,71
1873	446893,87 <sup>1/2</sup>	40690,16	22890,85	141060,26 <sup>1/2</sup>	3058,34	834890,46 <sup>1/2</sup>	7668,00	2644,62 <sup>1/2</sup>	4123,73	23537,44	1519448,34 <sup>1/2</sup>	7597,24	2,84	17,00
1872	361145,30	19475,34 <sup>1/2</sup>	19471,61 <sup>1/2</sup>	89385,39 <sup>1/2</sup>	2476,62	490753,19	15176,40	3695,80	—	35679,25	1033628,67 <sup>1/2</sup>	5168,24	2,82	14,25
1871	276692,46	9434,02 <sup>3/4</sup>	13577,87 <sup>1/2</sup>	75735,90 <sup>1/2</sup>	4183,34	638253,04 <sup>1/2</sup>	6159,52	2378,55	—	8079,22 <sup>1/2</sup>	1012176,79 <sup>3/4</sup>	5060,88	2,44	17,19
1870	243675,00	10770,04 <sup>1/2</sup>	11279,86 <sup>1/2</sup>	71935,60	2823,00	453152,46	2074,50	2110,34	—	7622,22 <sup>1/2</sup>	805443,82 <sup>1/2</sup>	4057,65	2,42	19,12
1869	209284,49	8038,18 <sup>1/2</sup>	9762,79	33575,79 <sup>1/2</sup>	3385,94	261538,26 <sup>1/2</sup>	—	1272,40	—	5417,61 <sup>1/2</sup>	531921,91 <sup>1/2</sup>	2770,42	1,78	13,01
1868	200089,16	7425,86	10447,91	13399,27 <sup>1/2</sup>	4783,96	290644,88 <sup>1/2</sup>	—	—	—	5294,31 <sup>1/2</sup>	532085,36 <sup>1/2</sup>	2771,27	1,77	—



ГОДА.	Р А С				
	И С Ч И С				
	Центральное Управление.	Управление дорогою.	Служба ремонта путн.	Служба движенія.	Служба тяги.
1878	82141,79 <sup>1/2</sup>	218694,25 <sup>1/2</sup>	509639,71	378772,95	469207,79
1877	75880,48	164834,56	420312,25	249818,90	354225,47
1876	150368,07 <sup>1/2</sup>		466239,07	578657,26 <sup>1/2</sup>	
1875	129923,85		411753,43	548500,59 <sup>1/2</sup>	
1874	121978,03		318207,88	503558,35	
1873	105153,27 <sup>1/2</sup>		265525,86	363936,77	
1872	98810,48		180547,30	315019,94	
1871	92376,75 <sup>3/4</sup>		192943,97	251407,26 <sup>3/4</sup>	
1870	78886,81 <sup>1/2</sup>		124113,10 <sup>1/2</sup>	214717,69	
1869	76364,50 <sup>1/2</sup>		114945,73	167253,73 <sup>1/2</sup>	
1868	72192,72 <sup>1/2</sup>		91146,18	158967,84 <sup>1/2</sup>	

Х О Д Ъ.					
Л Е Н Н Ы Й.					Дѣйствительныя издержки.
Новыя работы.	ИТОГО.	На версту.			
		Дороги.	Поѣзда.	Вагона.	
335873,69 <sup>1/2</sup>	1768679,55	9971,65	2,05	10,99	1994330,20
113944,20	1380066,87	6900,33	1,53	8,92	1401956,31
10739,27	1206003,58 <sup>1/2</sup>	6030,01	1,78	10,55	1283714,77
57777,97 <sup>1/2</sup>	1137955,85	5689,77	1,68	10,86	1155375,51
128048,34 <sup>1/2</sup>	1071792,60 <sup>1/2</sup>	5358,96	1,43	9,31	1826062,41
20487,68	755103,57 <sup>3/4</sup>	3775,52	1,41	8,45	998486,03
24043,48	618421,21	3092,10	1,68	11,22	777718,76
—	536727,99 <sup>3/4</sup>	2683,64	1,29	9,11	813438,85
—	417717,61	2104,37	1,26	9,92	460889,22
—	358563,97	1867,52	1,20	8,77	364500,48
—	322306,75 <sup>1/2</sup>	1678,68	1,07	—	415686



ГОДА.	ДОХОДЪ.				
	Исчисленный.				Дѣйствительный остатокъ.
	ВСЕГО.	На версту			
		дороги.	поѣзда.	вагона.	
1878	728040,05 <sup>1/2</sup>	3640,20	0,82	4,53	502389,40
1877	1096891,00	5484,46	1,22	7,09	1075286,57
1876	636612,91	3183,07	0,94	5,57	558901,72
1875	563512,91	2817,57	0,83	5,38	546093,25
1874	735294,88	3676,48	0,98	6,39	521025,07
1873	764344,76 <sup>3/4</sup>	3821,72	1,43	8,55	520962,31 <sup>1/2</sup>
1872	415207,46 <sup>1/2</sup>	2076,03	1,13	7,52	263692,33 <sup>1/2</sup>
1871	475448,80	2377,24	1,15	8,07	216821,47 <sup>3/4</sup>
1870	337726,21 <sup>1/2</sup>	1953,28	1,17	9,21	356958,63 <sup>1/2</sup>
1869	173357,94 <sup>1/2</sup>	902,90	0,58	4,24	167774,52
1868	209778,61	1092,59	0,70	—	129811,30 <sup>1/2</sup>

Расходъ изъ при-  
хода къ эксплоа-  
тации не относя-  
щейся.

П Р И М Ъ Ч А Н І Я.

225650,65<sup>1/2</sup>

21604,43

77711,19

17419,66

214269,81

243382,40<sup>1/4</sup>

151515,13

258627,32

30767,58<sup>1/2</sup>

5583,42

80167,30



ГОДА.	Т о в а р н о е							
	Прага.	Милосна.	Минскъ.	Мрозы.	Котунь.	Съдлецъ.	Луковъ.	Межиръч.
1878	5037294	312232	123606	126328	2093306	241134	631668	444855
	<b>15029477</b>	<b>1085</b>	<b>1727701</b>	<b>26967</b>	<b>16227</b>	<b>225853</b>	<b>235394</b>	<b>297543</b>
1877	4468808	395943	225740	277847	669661	261638	859540	510586
	<b>16055393</b>	<b>3819</b>	<b>82577</b>	<b>20568</b>	<b>8005</b>	<b>193458</b>	<b>329105</b>	<b>204870</b>
1876	3664099	367643	182764	774711	679299	144205	768434	428695
	<b>9938898</b>	<b>975</b>	<b>77559</b>	<b>29551</b>	<b>4479</b>	<b>177188</b>	<b>383884</b>	<b>199619</b>
1875	3950947	373659	241456	739893	638427	181396	727990	377035
	<b>8379314</b>	<b>749</b>	<b>87353</b>	<b>30377</b>	<b>8150</b>	<b>215264</b>	<b>434873</b>	<b>161242</b>
1874	3523234	841511	518648	600880	737568	209772	577194	402358
	<b>12946472</b>	<b>1917</b>	<b>80745</b>	<b>42824</b>	<b>14076</b>	<b>190387</b>	<b>153728</b>	<b>241028</b>
1873	3240655	916505	666379	638610	806787	115211	335828	208015
	<b>9790229</b>	<b>2428</b>	<b>66658</b>	<b>52073</b>	<b>8253</b>	<b>176894</b>	<b>166560</b>	<b>296592</b>
1872	2889219	739875	648235	571959	424701	117094	629720	221025
	<b>4626507</b>	<b>5404</b>	<b>60027</b>	<b>37934</b>	<b>9721</b>	<b>229614</b>	<b>81182</b>	<b>194705</b>
1871	4347082	1203712	524994	682363	474806	229137	701873	682300
	<b>6526316</b>	<b>1478</b>	<b>51907</b>	<b>21589</b>	<b>7473</b>	<b>190376</b>	<b>67518</b>	<b>97230</b>
1870	1995213	1120906	498209	596559	408026	239976	452033	751454
	<b>6001496</b>	<b>230</b>	<b>21100</b>	<b>3733</b>	<b>7768</b>	<b>129441</b>	<b>66336</b>	<b>84691</b>
1869	1345776	745257	473575	494565	267832	94141	160790	275054
	<b>3251163</b>	<b>9920</b>	<b>22756</b>	<b>20280</b>	<b>12038</b>	<b>127045</b>	<b>69547</b>	<b>83049</b>
1868	1338248	568507	491974	560932	380183	112568	108369	258662
	<b>3740936</b>	<b>11777</b>	<b>70702</b>	<b>26904</b>	<b>5705</b>	<b>235953</b>	<b>69949</b>	<b>93476</b>

Цифры жирнымъ шрифтомъ показываютъ товары прибывшіе на станцію, а обыкновеннымъ — товары отправленные.

Д в и ж е н і е.									
Бѣлы.	Хотыловъ	Тересполь	Брестъ.	Мухавецъ	ИТОГО.	По			
						направленію къ Бресту.	направленію къ Прагѣ.		
410609	243548	375371	13743814	402602	24186097	6788221	17397876		
<b>101692</b>	<b>13356</b>	<b>541429</b>	<b>4588070</b>	<b>1381303</b>					
298799	128012	317354	12895594	452458	21761980	5276947	16485033		
<b>89995</b>	<b>20776</b>	<b>419245</b>	<b>3815592</b>	<b>518577</b>					
283170	145689	153972	6630069	257841	14530591	4306532	10224059		
<b>108546</b>	<b>39849</b>	<b>234714</b>	<b>2859091</b>	<b>476238</b>					
377173	206452	63448	4973533	317773	13169182	4533852	8635330		
<b>102298</b>	<b>28844</b>	<b>140186</b>	<b>3152335</b>	<b>428197</b>					
255378	225069	72408	9336324	829360	18129704	4602505	13527199		
<b>104422</b>	<b>27634</b>	<b>145876</b>	<b>3177457</b>	<b>1003138</b>					
91611	248081	64796	5399553	1225887	13962918	3737052	10225866		
<b>96182</b>	<b>40891</b>	<b>263130</b>	<b>2490807</b>	<b>512221</b>					
80454	122752	52087	812318	746900	8056339	3144939	4911400		
<b>78375</b>	<b>45061</b>	<b>140766</b>	<b>2122171</b>	<b>424872</b>					
358334	253415	135634	404129	1371311	11369090	4702151	6666939		
<b>81440</b>	<b>24713</b>	<b>313380</b>	<b>3668105</b>	<b>317565</b>					
347189	242478	480316	511780	763035	8407174	2306861	6100313		
<b>65563</b>	<b>27853</b>	<b>532904</b>	<b>1350684</b>	<b>113371</b>					
165337	157752	813274	—	—	4993353	1635370	3357983		
<b>67255</b>	<b>22870</b>	<b>1307430</b>	—	—					
326020	204775	1368916	—	—	5719154	1883575	3885579		
<b>71081</b>	<b>88397</b>	<b>1304274</b>	—	—					

новымъ товарамъ отправленнымъ.



**П а с с а ж и р с к о е**

ГОДА.	Прага.	Милосна.	Ново- Минскъ.	Мрозы.	Котунь.	Сѣдлецъ.	Луковъ.	Межи- рѣчье.
	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.
1878	136597	12522	33792	20123	4523	56960	39813	23765
	<b>133249</b>	<b>7609</b>	<b>34336</b>	<b>20230</b>	<b>4500</b>	<b>57582</b>	<b>39988</b>	<b>23978</b>
1877	138218	12290	32538	18967	4416	52804	49932	21719
	<b>133037</b>	<b>7329</b>	<b>32259</b>	<b>19143</b>	<b>4474</b>	<b>53312</b>	<b>50373</b>	<b>21827</b>
1876	133470	12725	31758	19151	4593	50786	44189	20924
	<b>130789</b>	<b>7279</b>	<b>32169</b>	<b>19103</b>	<b>4571</b>	<b>51110</b>	<b>44801</b>	<b>21375</b>
1875	131765	11207	28955	19575	4743	48463	41768	21184
	<b>125238</b>	<b>8224</b>	<b>28525</b>	<b>19640</b>	<b>4551</b>	<b>48944</b>	<b>42498</b>	<b>20971</b>
1874	127475	10586	28537	16867	4245	50461	36802	18919
	<b>119652</b>	<b>8260</b>	<b>27962</b>	<b>17285</b>	<b>4202</b>	<b>50153</b>	<b>37140</b>	<b>18950</b>
1873	109792	9049	24228	15301	3731	43426	31965	16958
	<b>104145</b>	<b>6953</b>	<b>23977</b>	<b>15317</b>	<b>3679</b>	<b>42769</b>	<b>33758</b>	<b>17096</b>
1872	93424	7537	22322	13053	4041	40703	30538	16671
	<b>93017</b>	<b>5526</b>	<b>20738</b>	<b>13153</b>	<b>4050</b>	<b>40975</b>	<b>30598</b>	<b>16526</b>
1871	78074	6720	20801	11602	3662	38223	28380	15892
	<b>76558</b>	<b>5000</b>	<b>19506</b>	<b>12073</b>	<b>3300</b>	<b>38384</b>	<b>28400</b>	<b>16152</b>
1870	70423	6012	18125	10428	3092	32875	25451	15021
	<b>68912</b>	<b>4332</b>	<b>17585</b>	<b>10748</b>	<b>2959</b>	<b>32386</b>	<b>25291</b>	<b>15069</b>
1869	56573	6050	15595	8869	2582	27143	20925	12895
	<b>38354</b>	<b>2850</b>	<b>14790</b>	<b>8615</b>	<b>2368</b>	<b>27573</b>	<b>20386</b>	<b>12874</b>
1868	50718	4357	12966	8304	2639	27502	19633	12684
	<b>52976</b>	<b>2148</b>	<b>12048</b>	<b>7843</b>	<b>2375</b>	<b>28299</b>	<b>19011</b>	<b>12746</b>

**Д в и ж е н і е.**

Вѣлы.	Хотыловъ.	Тересполь.	Брестъ.	ИТОГО.	Въ томъ числѣ	
					Къ Бресту.	Къ Прагѣ.
Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.	Пассажиры.			
32499	11624	10186	59935	442326	224753	217573
<b>31659</b>	<b>12391</b>	<b>9403</b>	<b>66911</b>			
27949	10624	8592	54394	432443	221531	210912
<b>27965</b>	<b>11738</b>	<b>7667</b>	<b>63319</b>			
28667	10402	7856	55515	419966	213263	206703
<b>28420</b>	<b>11128</b>	<b>6537</b>	<b>62684</b>			
29188	9975	7083	53133	407039	207735	199304
<b>28960</b>	<b>11099</b>	<b>6614</b>	<b>61775</b>			
26841	9067	5915	49011	385266	197816	187450
<b>27007</b>	<b>10776</b>	<b>5793</b>	<b>58086</b>			
24443	9105	5700	41703	335401	171900	163501
<b>24379</b>	<b>10525</b>	<b>5370</b>	<b>47433</b>			
24738	8707	7059	34169	302962	151984	150978
<b>24647</b>	<b>9360</b>	<b>7045</b>	<b>37327</b>			
22766	8189	7604	19599	261512	133628	127884
<b>22832</b>	<b>9245</b>	<b>8334</b>	<b>21707</b>			
21475	8258	9451	14887	335498	120890	114608
<b>22143</b>	<b>9611</b>	<b>9383</b>	<b>16579</b>			
18979	6508	18567	—	194686	98517	96169
<b>19933</b>	<b>7341</b>	<b>19602</b>	—			
15677	5479	18189	—	178148	89360	88788
<b>15717</b>	<b>6154</b>	<b>18831</b>	—			

Цифры жирнымъ шрифтомъ показываютъ пассажировъ прибывшихъ на станціи.



Д в и ж е н і е

ГОДА.	Курьерскіе и поч- товые.			Товаро-пассажи- рскіе.			Товарныя.			Воинскіе.		
	Число поѣз- довъ.	Расстояніе въ верстахъ.	Средній про- бѣгъ.	Число поѣз- довъ.	Пройденное простра- нство.	Средній про- бѣгъ.	Число поѣз- довъ.	Пройденное простра- нство.	Средній про- бѣгъ.	Число поѣз- довъ.	Пройденное простра- нство.	Средній про- бѣгъ.
1878	1460	292000	200	340	68000	200	2414	482600	200	185	25875	194
1877	1460	292000	200	340	68000	200	2316	461907	200	235	42520	—
1876	1464	292800	200	340	68000	200	1338	267600	200	132	24709	—
1875	1461	292200	200	608	121600	200	1153	231000	200	58	9163	—
1874	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1869	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1868	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

П о ѣ з д о в ѣ.

Экстренные, служебные, санитарные и проч.			Рабочіе.			И Т О Г О.			Число парово- зовъ.
Число поѣз- довъ.	Пройденное пространство.	Средній про- бѣгъ.	Число поѣз- довъ.	Пройденное простра- нство.	Средній про- бѣгъ.	Число поѣз- довъ.	Пройденное простра- нство.	Средній про- бѣгъ.	
186	15255	82	766	78501	102,5	5351	972231	181,69	63
409	42522	—	433	40793	—	5194	947742	182,47	37
335	27509	—	270	27544	—	3879	708162	182,51	32
374	27640	—	361	32156	—	4017	713759	177,68	32
—	—	—	—	—	—	4388	787378	—	32
—	—	—	—	—	—	3164	559865	—	—
—	—	—	—	—	—	2118	366724	—	—
—	—	—	—	—	—	2366	414584	—	—
—	—	—	—	—	—	1882	332294	—	—
—	—	—	—	—	—	1781	297663	—	—
—	—	—	—	—	—	1761	299984	—	—



