

1935



1904

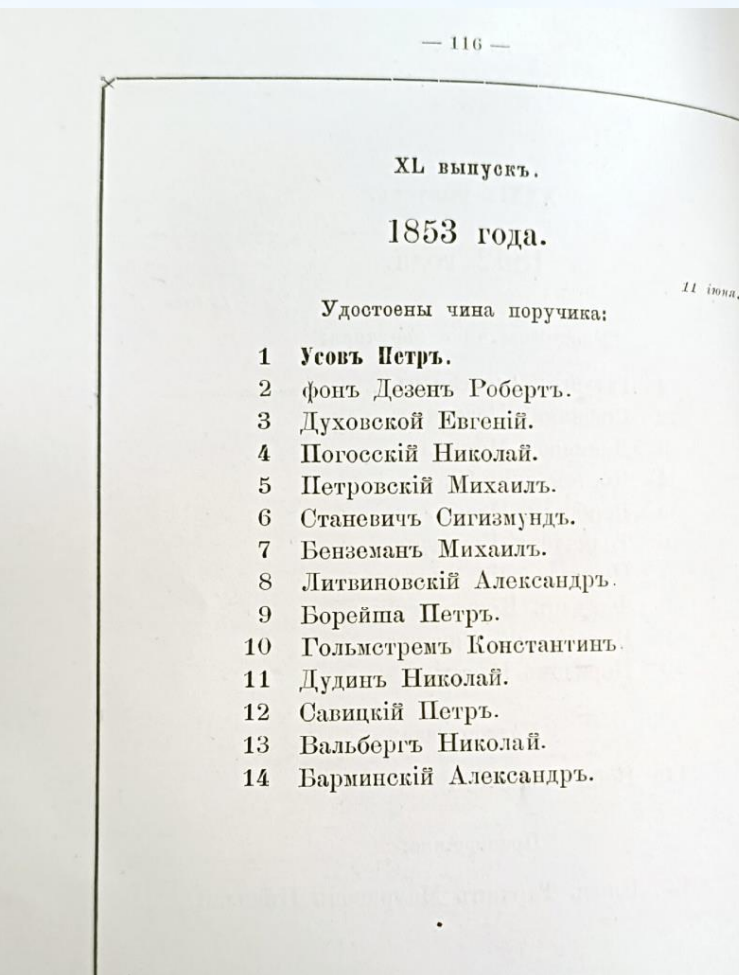
* Борейша Петр
АНТОНОВИЧ



*Инженер путей сообщения,
действительный статский
советник, гидротехник



- * В 1853 году Петр Бореиша, пойдя по стопам отца, закончил Институт Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I



Рыбинско-Бологовская ж.д.

Положение

53131.

Ж. В. 20.

для смазочных вагонов - на расход смазочных машин,
ремней, приёму за сбривание смазки, штрафы за д
ную смазку и за лишнее употребление смазочных
материалов

§ 1.

Для смазки вагонов, въ проходящих поездах,
назначается на каждую станцію определенное число
только число вагонных смазочных, между которыми
одинъ на каждой станціи назначается старшимъ ин
артильнымъ старостой. Для разъездовъ къ контро
лированию смазочныхъ на линии выбирается одинъ
старший смазчикъ.

§ 2.

На обязанности старшего смазчика (артильного
старосты) каждой станціи лежитъ составленіе
соседнихъ рапортовъ о числѣ нагрѣвшихся и
потѣвшихъ подшипниковъ и прочихъ повре
бствующихъ по оныхъ или поврежденныхъ

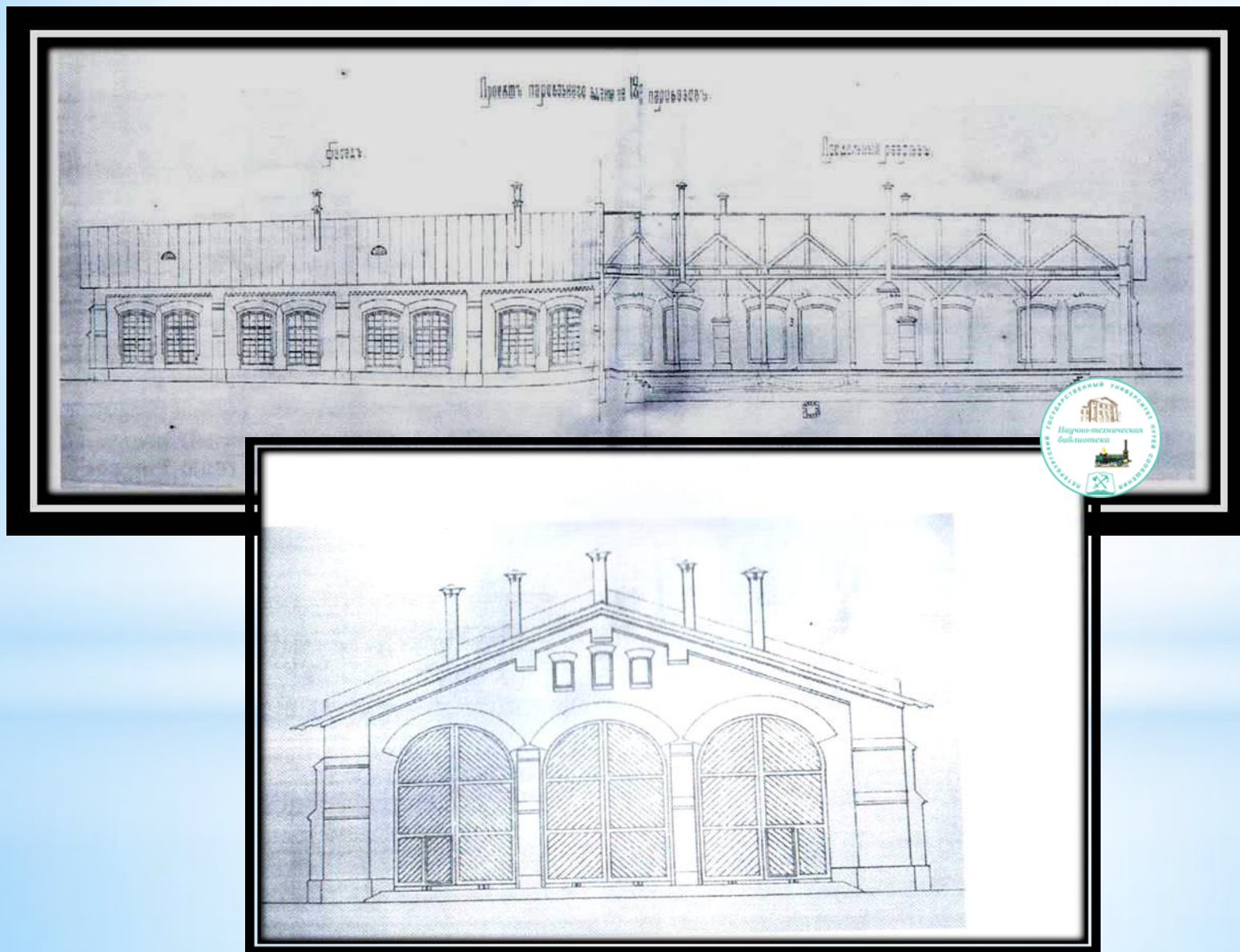


* В 1869 - 1870 занимал пост главного инженера
Рыбинско - Бологовской железной дороги

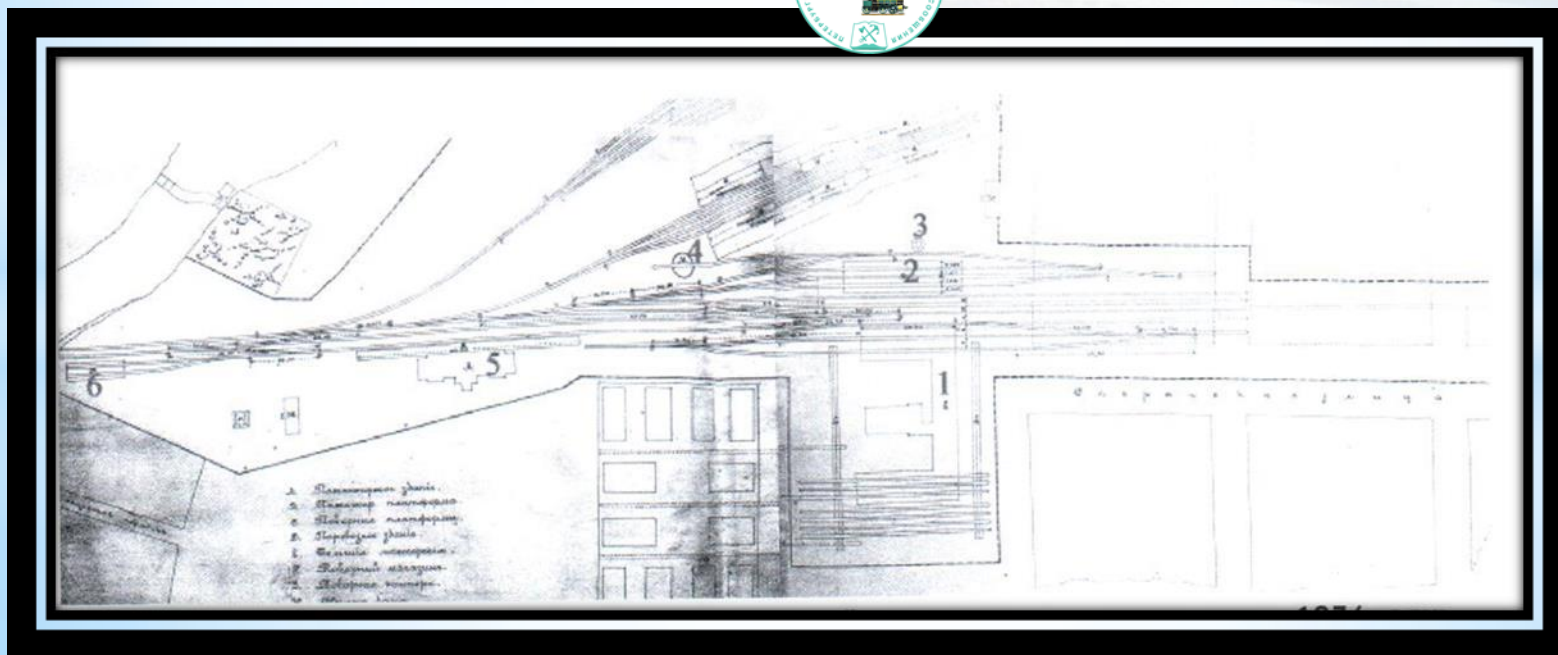


- * Основная деятельность П.А.Борейши заключается в расширении Моршанско - Сызранской железной дороги или Пензенского железнодорожного узла, части Куйбышевской железной дороги, где в 1872—1874 годах П.А.Борейша занимал пост главного инженера. Сложнейшая работа была выполнена за 2 года.

* Пензенская железнодорожная линия
была полностью обновлена.



* Была построена станция
«Пенза 1» , Пензенский
вокзал , паровозное депо и
паровозоремонтные
мастерские





* В 1871 году издается труд
«Новый способ отопления и
вентилирования вагонов»



* Из других проектов, которые были осуществлены при участии П.А. Борейши, можно отметить сооружение сухих доков в Порт-Артуре, а также строительство кронштадтских фортов «Тотлебен» и «Обручев» (изначально форты «А» и «В»), ставших самыми современными в системе Кронштадской крепости. В строй эти форты были введены уже после смерти Петра Антоновича.

Принимал участие Борейша в работах на Очаковском канале, в Николаевском и Мариупольском портах.

№ 12
МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.
ВРЕМЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

по устройству
С.-ПЕТЕРБУРГСКОГО
МОРОКАГО КАНАЛА.

С.-Петербургъ.

8 Февраля 1882 года.

№ 44.

Объ устройствѣ вѣтви Путиловской желѣзной дороги отъ Екатеринингофской рѣчки къ бассейнамъ привозного коммерческаго порта.

При утвержденіи въ минувшемъ 1881 году новаго устава общества Путиловской желѣзной дороги, изъ обязанностей сего общества была, между прочимъ, изыята постройка вѣтви къ устраиваемымъ на Гутуевскомъ островѣ бассейнамъ и складамъ таможеннаго вѣдомства, причѣмъ однако-же въ уставѣ общества введено было обязательно принять означенную вѣтвь отъ Правительства, съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ капитала общества въ формѣ и размѣрѣ признанныхъ Правительствомъ необходимыми.

При перепискѣ съ Министерствомъ финансовъ, предшествовавшей означенному измѣненію устава общества Путиловской желѣзной дороги, бывшимъ Министромъ финансовъ Генералъ-Адъютантомъ Грейгомъ было выражено мнѣніе, что отъ Правительства будетъ зависѣть или войти въспослѣдствіи въ соглашеніе съ обществомъ Путиловской желѣзной дороги о постройкѣ имъ Гутуевской вѣтви, или же, въ виду незначительности работъ вѣтви, которую на большей части ея протяженія придется положить по готовому полотну, образуемому изъ насыпи, выведенной при постройкѣ порта и канала, построить ее распоряженіемъ казны.

Для соединенія ближайшей къ Екатеринингофской рѣчкѣ дамбы морскаго канала, по которой предполагено начать укладку рельсовыхъ путей, съ оконечностью той вѣтви Путиловской желѣзной дороги, которая, перейдя Екатеринингофскую рѣчку мостомъ, оканчивается непосредственно за этимъ мостомъ на Вольномъ островѣ, необходимо насыпать полотно вѣтви по Вольному острову и чрезъ протокъ, отдѣляющій этотъ островъ отъ дамбы канала; причѣмъ для насыпки полотна поперекъ низменнаго Вольнаго острова, на высоту 2½ саж. надъ уровнемъ ординарной воды, предстоитъ надобность привезти со стороны до 17.000 куб. саж. грунта.

Если грунтъ этотъ будетъ подвезенъ съ лѣваго берега Екатеринингофской рѣчки, то для выкопки его изъ резервовъ, потребовалось бы приобрести подъ резервы свыше 8 десятинъ цѣнной пригородной земли, стоимость которой значительно увеличила бы расходы по постройкѣ вѣтви, поэтому выгоднѣе было бы насыпку полотна Гутуевской вѣтви произвести изъ земли, вынимаемой изъ морскаго канала и бассейновъ Гутуевскаго порта, при самомъ ихъ устройствѣ.

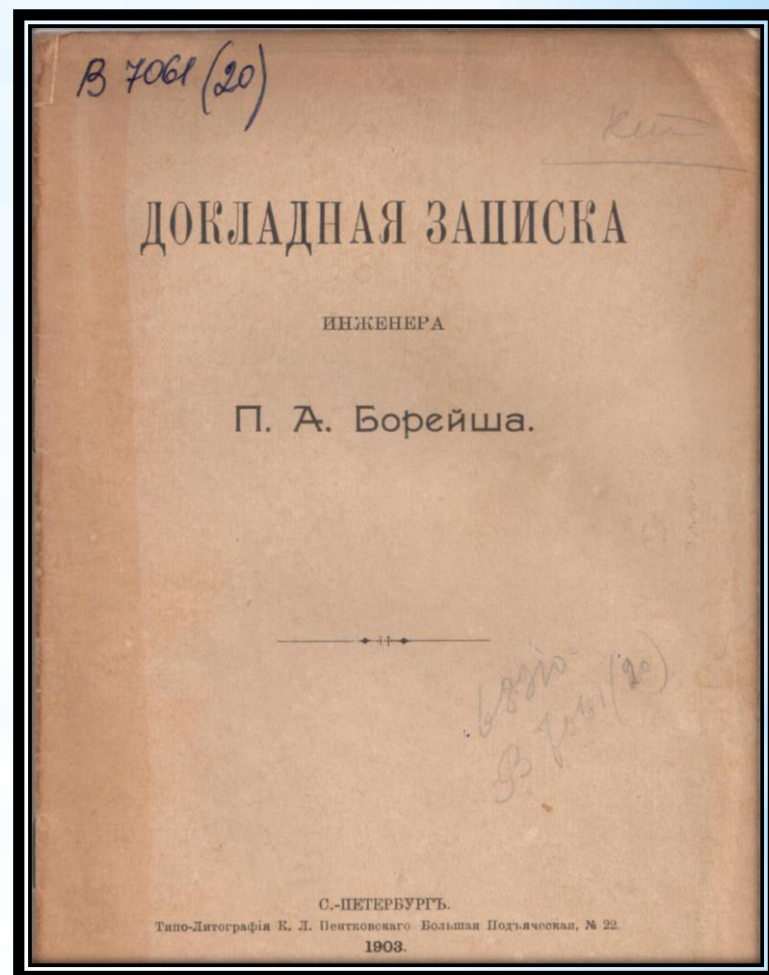
Въ виду сего Временное управленіе по устройству С.-Петербургскаго морскаго канала входило, по распоряженію Министра путей сообщенія, въ переговоры съ контрагентами морскаго канала и Гутуевскаго порта,

Въ Комитетѣ Министровъ.



* Вот, например, один из проектов.

Докладная записка
инженера П. А. Борейши
[О новом намывном
острове в устье Невы для
устройства складов
товаров и набережных для
причала торговых судов]



* Память о жизни и деятельности
Петра Антоновича жива до сих пор.
Так, к примеру в честь строительства
Моршанско- Сызранской железной дороги
музеем Пензенского региона Куйбышевской
железной дороги проводятся
железнодорожные фестивали
им. П.А. БореЙши



Чтоб не прервалась связь времен...

**В Пензе с 25 марта по 2 апреля прошел
II железнодорожный фестиваль
имени Петра Антоновича БореЙши**



* Список литературы

- * Ж.Д.796 Временное управление по устройству Санкт - Петербургского морского канала-1882
- * П1,2 Журнал Министерства Путей Сообщения// :-1866-Т.2
- * В7061 (20) Докладная записка инженера П.А. Борейша-1903
- * Ж.В.Рыбинско - Бологовская ж/д. Положение.
- * П1635 Локотранс // :-2011-№6
- * П1846 Железнодорожник// :-2019-№2
- * П1789 Столицы и усадьбы // :-2011-№21
- * Киркой и кувалдой / Н. Алексеева // Гудок : Ежедневная транспортная газета / МПС; ЦК профсоюза; трудовой коллектив газеты. - М., 2009. - N205(30 октября). - С. 7

