



Варшавская Подкоммисія.

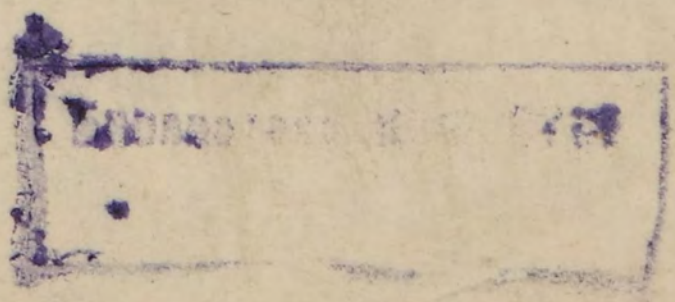
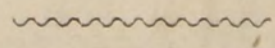


A 1196

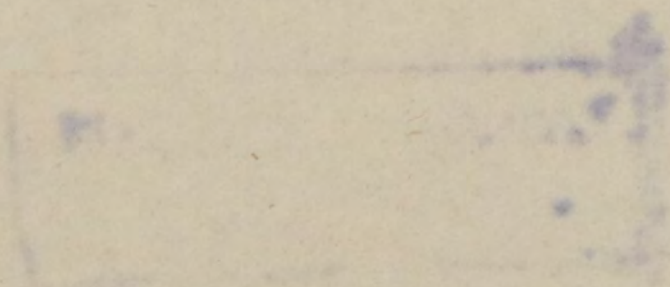
О П И С А Н И Е

ЛОДЗИНСКОЙ ФАБРИЧНОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



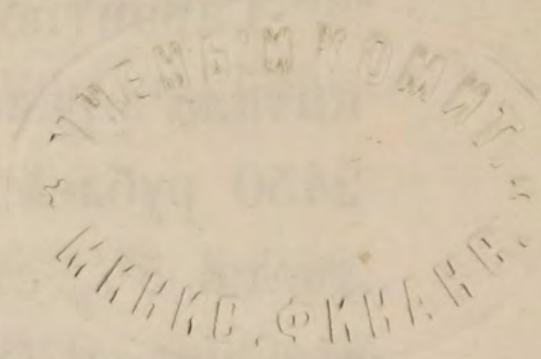






# ВАРШАВСКАЯ ПОДКОММИСИЯ.

6964



## О П И С А Н И Е

# Лодзинской фабричной ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Договоромъ объ уступкѣ Лодзинско-Фабричной желѣзной дороги и уставомъ общества означенной дороги, утвержденными  $\frac{20 \text{ Августа}}{1 \text{ Сентября}}$  1865 г. Г-мъ намѣстникомъ Его Императорско - Царскаго Величества въ Царствѣ Польскомъ, графомъ Бергъ, по предоставленной на то, Высочайшимъ указомъ отъ 18 Юля 1865 года, власти, предоставлено, учредителямъ Лодзинско-Фабричной желѣзной дороги, постройка желѣзной дороги, отъ одного изъ пунктовъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, между станціями Рокицины и Роговъ до города Лодзи, по направленію, имѣющему быть утвержденному намѣстникомъ въ Царствѣ Польскомъ, на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ:

Срокъ окончанія дороги постройкою опредѣленъ въ теченіи 1866 года (§ 2 догов.).

1\*



Срокъ концесіи дороги опредѣленъ въ 75 лѣтъ со дня открытія дороги для движенія (§ 6 догов.).

Гарантію годовой доходности съ погашеніемъ капитала правительство приняло на себя, въ размѣрѣ 2450 рублей съ версты, звонкою монетою, что составляетъ 5% съ 49,000 рублей, считая ее со дня открытія дороги (§ 8 догов.).

Еслибы капитала, опредѣленнаго на постройку дороги, оказалось недостаточнымъ, то увеличеніе его допускается займами съ разрѣшенія правительства, но безъ гарантіи (§ 11 догов.).

Общество обязано содержать дорогу въ исправности и примѣнять открытія и усовершенствованія, признанныя полезными на иностранныхъ дорогахъ, къ исполненію чего можетъ быть побуждаемо административнымъ порядкомъ (§ 12 догов.).

Правительство участвуетъ въ прибыляхъ свыше 6%, въ размѣрѣ  $\frac{1}{3}$  части (§ 15 догов.).

Проекты построекъ утверждаются правительствомъ и первоначальный подвижной составъ долженъ состоять изъ 5° паровозовъ изъ 14 вагоновъ пассажирскихъ и 84 вагоновъ товарныхъ, включая и платформы (§ 17 догов.).

Устройство верхняго балластнаго слоя можетъ быть произведено послѣ открытія дороги, и всѣ вообще работы должны быть произведены на счетъ и страхъ общества (§ 17 догов.).

Проектъ управленія дороги представляется на утвержденіе правительства (§ 19 догов.).



Назначенія директора дорога представляется на утверждение правительства (§ 20 догов.).

Предѣльный тарифъ не долженъ быть выше нормальнаго, опредѣленнаго для Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги (§ 21 догов.).

Общество бесплатно провозитъ почтовую корреспонденцію; а для телеграфа и для почты обязано отвести приличное помѣщеніе (§ 22 догов.).

По истеченіи 20 лѣтъ со дня вступленія общества въ пользованіе дорогою, правительство имѣетъ право выкупить дорогу (§ 27 договор.).

Весь капиталъ дороги въ акціяхъ на предъявителя на сумму 1.250,000 р. с. (§ 7 Устава).

Управленіе дѣлами общества возлагается на совѣтъ изъ 7 членовъ изъ числа коихъ предсѣдатель остается членомъ въ теченіи 15 лѣтъ безъ баллотировки (§§ 17 и 19 уст.).

Совѣтъ собирается не менѣе четырехъ разъ въ годъ, но въ промежуткахъ времени, предсѣдатель представляетъ собою совѣтъ (§ 21 и п. ф. § 25 уст.).

На основаніи этого договора и устава, обществомъ приступлено къ постройкѣ дороги въ Августѣ мѣсяцѣ, 1865 года, и дорога открыта для движенія съ <sup>20 Мал</sup><sub>1 Июни</sub> 1866 года.

Дорога отдѣляясь отъ путей Варшавско-Вѣнсской желѣзной дороги на 99 верстѣ, при особо устроенной станціи Колюшки, направляется по Петроковской губерніи на сѣверъ и доходитъ до самаго города Лодзи при разстояніи между центрами станцій въ 25,53



версты. Предѣльный радіусъ 300 сажень и уклонъ 0.007. Наибольшая высота насыпи 15,36 футъ и выемки 19,89 футъ.

Земляное полотно устроено въ два пути, и желѣзные рельсы уложены на 1 путь, и съ разѣздами при станціяхъ и на 15 верстѣ гдѣ устроена полустанція Андрѣевъ.

Грунтъ земли, по которой пролегаетъ дорога вообще песчаноглинистый, и при возведеніи насыпей и устройствѣ выемокъ, были приданы полуторные откосы, существующіе и до настоящаго времени. Въ двухъ наибольшихъ выемкахъ дороги происходятъ сплывы, особенно сильные на 24-й верстѣ, и для отстраненія ихъ, капитальныхъ мѣръ, до сего времени, принимаемо не было, равно какъ и для отстраненія пучинъ, проявляющихся также вслѣдствіе недостаточности балластнаго слоя.

Размѣры боковыхъ канавъ по дорогѣ—достаточны, и откосы ихъ равно какъ и дно обдернованы. Резервы и ковальеры имѣютъ правильный видъ и не способствуютъ снѣжнымъ заносамъ, каковыя являются преимущественно въ малыхъ насыпяхъ.

Всѣ сооруженія имѣютъ отверстія достаточныя, для прохода весеннихъ водъ, и всѣхъ сооруженій на дорогѣ 19—а именно:

желѣзный мостъ отверстіемъ . . .	въ 6	саж.	1	на 14	верс.
” ” ” ” ” ”	” 2	”	1	” 10	”



деревянный мостъ на камен. устояхъ „	1	„	1	„	4	„
„ „ „ „ „ „	0,50	„	6			
„ „ „ „ „ „	0,30	„	3			
каменныхъ трубъ . . . . .	0,75	„	2			
„ „	0,50	„	2			
„ „	0,35	„	3			

Сверхъ того имѣется путепроводъ при станціи Лодзь, отверстіемъ въ 3 сажени, весьма неудовлетворяющій движенію и устроенный въ 1875 году. Путепроводъ этотъ недостаточно возвышенъ надъ проѣзжею дорогою, а именно: на 11,2 футъ, такъ что при проѣздѣ подъ мостомъ, кучеръ ѣдущій на козлахъ, долженъ нагибаться, и при разившемся подъ мостомъ движеніи, ширина отверстія тоже оказывается недостаточною. Означенный путепроводъ предполагался первоначально Совѣтомъ управленія для пѣшеходовъ, отверстіемъ въ 1 саж. но по требованію инспекціи устроенъ въ 3 сажени для проѣзда экипажей.

Откосы насыпей укрѣплены дерновкою, и неразмывались весенними водами, будучи достататочо подняты надъ ними.

Первоначальные рельсы были уложены желѣзные, вѣсомъ 26 фунтовъ на 1 погонный футъ но съ 1875 года начали замѣнять ихъ стальными—сперва вѣсомъ 20 фунтовъ на 1 погонный футъ, а затѣмъ по требованію Министерства, вѣсомъ 21, 66 фута на 1 погонный футъ. Всего, по настоящее время, уложено 4,701 сажень 20 фунтовыми. Для перемѣны въ текущемъ году 2,829 сажень имѣются уже необходимые рельсы.



Скрѣпленія, общепринятыя для стальныхъ рельсовъ, причемъ для сопротивленія угону рельсъ, употребляются клещи.

На станціяхъ, гдѣ рельсы ремонтируются снятыми съ пути, таковыя представляются въ весьма плохомъ состояніи.

Средняя изнашиваемость рельсовъ можетъ быть опредѣлена 13-ю годами, причемъ ломки рельсовъ на пути не происходило.

Стыки рельсовъ уложены на вѣсу и шпалы уложены сосновыя изъ брусевъ. Шпалы не пропитывались и зарубка ихъ производилась ручнымъ способомъ.

Баласть по всей дорогѣ не полный и верхняго баласта не существуетъ, хотя, по уставу онъ и обязателенъ. Въ настоящее время баласть пополняется изъ мѣстныхъ карьеровъ, и весьма хорошаго качества, который и расходуется при замѣнѣ рельсовъ, стальными, до 16-ти кубическихъ сажень на версту.

Всѣхъ переѣздовъ на линіи 32 и большая часть изъ нихъ находится при сторожевыхъ домахъ, и всѣ они мощенные. Переѣзды затворяются выдвигаемыми барьерами.

Стрѣлки и крестовины уложенныя на пути тѣхъ же системъ какъ и на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Телеграфъ по линіи въ одинъ проводъ съ аппаратами Морзе. Всѣхъ аппаратовъ три—по одному на станціяхъ: Лодзь, Андрѣево и Колюшки. Въ декабрѣ



1879 года устроены въ 7-ми будкахъ приспособленія для установки поѣзднаго телеграфа, который имѣется во всѣхъ товаропассажирскихъ поѣздахъ.

Сторожевыхъ домовъ 23, всѣ они каменные, крытые черепицею, и при нихъ имѣются кладовыя.

Кромѣ флаговъ, фонарей и рожковъ, коими снабжены дорожные сторожа какъ сигналами, вдоль линіи устроены оптическіе сигналы (семафоры) служащіе для сообщенія сторожамъ и рабочимъ о движеніи поѣзда, а также облегчающіе движеніе поѣзда, указаніемъ ему свободнаго пути.

Всѣхъ станцій три — изъ нихъ начальная Колюшки, выстроена на землѣ купленной у Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, и окруженная съ обѣихъ сторонъ путями, уложенными отчасти на территории Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, не удобна для доступа мѣстныхъ пассажировъ, которые при необходимости отправленія со станціи, по Вѣнской или Лодзинской желѣзной дорогѣ, должны входить на станцію или весьма длиннымъ обходомъ между путями, около 1-й версты, или же пролѣзая непосредственно съ багажемъ подъ вагонъ, такъ какъ вслѣдствіе недостаточности путей на станціи, вагоны въ три ряда, стоятъ передъ станціею цѣлыми поѣздами. — На это неудобство была подана въ комиссію жалоба мѣстныхъ жителей, сообщенная тогда же Управленію дороги, которое и приступило немедленно къ сооруженію перехода надъ рельсами.

Пассажирское зданіе мало и неудобно, и малыя



въ немъ жилья и служебныя помѣщенія не удовлетворяютъ ни порядку отправленія службы, ни условіямъ гигіены.

Количество путей недостаточно и для отправленія и приѣма товаровъ нѣтъ никакихъ устройствъ.

Единственно удобное жилое помѣщеніе предоставлено станціоннымъ жандармамъ, а для прочихъ служащихъ имѣется до того малыя помѣщенія, что на площади въ 5,60 квадратн. саж. при высотѣ комнаты въ 1 саж. помѣщается 10 человѣкъ, т. е. на каждого человѣка приходится всего около  $\frac{1}{2}$  куб. саж. воздуха. (Для казарменныхъ помѣщеній по закону, полагается не менѣе  $1\frac{1}{2}$  куб. саж. воздуха на человѣка, и притомъ при хорошей вентиляціи).

На станціи Колюшки имѣется 987 погонныхъ саж. запасныхъ и развѣздныхъ путей, при 12-ти стрѣлкахъ и одномъ большомъ поворотномъ кругѣ. Кромѣ станціоннаго зданія имѣется еще паровозное зданіе на два паровоза и водоемное съ танкомъ на 1029 кубич. футъ, и два жилыхъ дома для служащихъ.

Въ настоящее время проектирована укладка новыхъ запасныхъ путей протяженіемъ 760 саж. и 9-ти стрѣлокъ, а также устройство товарнаго магазина и увеличеніе станціоннаго зданія и платформъ. Сверхъ того проектировано мощеніе станціоннаго двора и подъѣздной дороги, но проектъ означенныхъ улучшеній станціи неудовлетворителенъ въ слѣдующемъ:



Означенныя предположенія объ улучшеніи и расширеніи станціи, вызваны неудовольствіями со стороны пассажировъ и товароотправителей, а устройство дополнительныхъ разъѣздныхъ путей, тѣмъ обстоятельствомъ, что приходящіе вагоны для отправления въ Лодзь, приходится за неимѣніемъ своихъ путей держать на путяхъ Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги. Между тѣмъ необходимо увеличить размѣры жилыхъ и служебныхъ зданій, причемъ уничтожить существующія жилья помѣщенія въ надстройкахъ, возвысивъ самыя пассажирскія залы, тѣмъ болѣе, что на станціи Колюшки, пассажирамъ для отправления по направленію въ Сосновець и оттуда въ Лодзь приходится ожидать на станціи до 6 часовъ времени, а сокращеніи этого ожиданія требовало бы назначенія дополнительнаго поѣзда, что не выгодно для дороги. Управление дороги приступило къ постройкѣ 2-хъ-этажнаго каменнаго дома, который къ зимѣ 1880 года будетъ подведенъ подъ крышу.

Вторая станція Андрѣевъ имѣетъ маленькое пассажирское зданіе, служащее и квартирою начальника станціи, онъ же кассиръ и телеграфистъ, и имѣющая 201 саж. разъѣздныхъ путей, для скрещиванія поѣздовъ при 2-хъ стрѣлкахъ. Станція эта достаточна по своимъ размѣрамъ.

Третья и оконечная станція Лодзь размѣщенная въ самомъ городѣ и приходящаяся въ концѣ насыпи, имѣетъ по настоящее время 1769 погонныхъ саж.



разъѣздныхъ и запасныхъ путей, при 18 стрѣлкахъ и одномъ большомъ поворотномъ кругѣ.

Кромѣ станціоннаго зданія, на станціи имѣются: паровозный сарай на 4 паровоза съ небольшими мастерскими, въ которыхъ имѣются лишь ручные станки, водоемное зданіе съ 2 танками, на 2.058 куб. футъ вагонный сарай, сарай для топлива, и три товарныхъ магазина вмѣстимостью всего 204 квадр. саж. длина 1-го 13,5 погон. сажень 2-го 10,00 пог. саж. 3-го 14,6 погон. сажень—три товарныхъ платформы всего 184 квадр. саж. и три жилыхъ дома.

На станціи имѣется вѣсовой помостъ и 2 подъемныхъ крана, изъ коихъ одинъ подвижной.

Станція эта неудобна, какъ по количеству и расположенію путей, такъ и по расположенію и количеству зданій.

По количеству путей, согласно заявленію сдѣланному комисіи управляющимъ дорогою станція можетъ принять въ день лишь 146 вагоновъ, при условіи возвращенія такого-же количества въ тотъ же день.

Пассажирское зданіе тѣсно и жилыя въ немъ помѣщенія недостаточны.

Товарныхъ платформъ и сараевъ недостаточно а экспедиція для товаровъ стѣснена, такъ, что какъ приѣмъ такъ и отправленіе товаровъ весьма неудобны, и всякаго рода товары, за недостаткомъ платформъ, выгружаются на землю и нерѣдко въ грязь.

Вѣсовой помостъ помѣщенъ такъ неудобно на глухомъ пути, что для взвѣшиванія на немъ приходится



дѣлать излишній пробѣгъ болѣе одной версты, слѣдовало бы сдѣлать этотъ путь сквознымъ.

Стрѣлка и переводные пути расположены неудобно и являютъ опасность для стрѣлочника, при производствѣ маневровъ, такъ какъ есть стрѣлки имѣющія переводные рычаги съ той стороны гдѣ разстояніе между путями всего три фута.

Часть станціоннаго двора вымощена, равно какъ и подъѣздная дорога, но во время осмотра дорога и дворъ находились въ весьма плохомъ состояніи.

Для выгрузки угля вдоль устроеннаго пути длиною, 320 сажень—отведены мѣста отдаваемые въ аренду заводчикамъ всего 4300 квадр. сажень, причемъ вагоны сортировать не могутъ, и, за отсутствіемъ развѣзда на этомъ пути, задерживаются до выгрузки послѣдняго, находящагося на пути, вагона отчего является непроизводительный простой большей части поданныхъ подъ выгрузку вагоновъ.

Обществомъ уже проектировано расширеніе и улучшеніе станціи но предполагаемое имъ улучшеніе нельзя признать удовлетворительнымъ и достаточнымъ. Такъ устройство путей для подхода къ предполагаемому пакгаузу, для товаровъ большой скорости, можетъ повести къ стѣсненію товарной станціи и сдѣлаетъ неудобнымъ ея дальнѣйшее развитіе между тѣмъ развитіе товарныхъ путей и помѣщеній, по направленію отъ существующихъ къ Колюшкамъ не представляло бы такого неудобства.

Удобное помѣщеніе вѣсоваго помоста необходимо.



Общее количество подвижного состава слѣдующее: паровозовъ 6, вагоновъ пассажирскихъ 21, вагоновъ товарныхъ 57.

Всѣ шесть паровозовъ завода Зигля изъ нихъ 3 товарные и 3 пассажирскіе, одинъ танковый, завода Краузь въ Мюнхенѣ.

Подвижной составъ запущенъ.

Паровозы ремонтируются долго и дорого, а вагоны содержатся нечисто и ремонтируются только при полной негодности для движенія.

Въ 1875 году паровозы работали лишь 60% всего врмени. Затѣмъ 30% находились въ ремонтѣ и 10% въ ожиданіи ремонта и въ бездѣйствіи.

Въ 1876 году паровозы работали тоже 60% и затѣмъ 25% въ ремонтѣ и 15% въ ожиданіи ремонта и бездѣйствіи.

Въ 1876 г. паровозы работали уже 64%, въ ремонтѣ находились 28%, и 8% въ ожиданіи ремонта и бездѣйствіи.

Въ 1877 г. паровозы работали тѣ-же 60% въ ремонтѣ находились 31% и 9% въ ожиданіи ремонта и бездѣйствіи.

Затѣмъ средняя работа паровозовъ опредѣляется 61% всего времени а ремонтъ ихъ 20%. Если же взять лишь полезный пробѣгъ изъ общей работы паровозовъ, составляющій лишь 43% всего пробѣга, то полезная работа паровозовъ составитъ 26% всего времени проведеннаго паровозами на дорогѣ.

Дорога имѣетъ особаго управляющаго въ рукахъ



котораго сосредоточена исполнительная часть по всѣмъ службамъ, но распорядительная, равно какъ и управление всею комерческою и хозяйственною частями по дорогѣ, лежитъ на обязанности совѣта управленія, при которомъ имѣется канцелярія управляемая особымъ начальникомъ изъ инженеръ-техниковъ.

Письменныхъ заявленій и жалобъ было подано комисіи только четыре, но за то словесныя жалобы комисія должна была выслушивать, нѣсколько часовъ съ ряду, отъ представителей почти всѣхъ фабрикантовъ, грузоотправителей и товарополучателей— всѣ эти жалобы относятся:

- 1) до высокаго тарифа,
- 2) отсутствія прямаго сообщенія со многими большими городами,
- 3) трудность и высокій платежъ при наложенныхъ платежахъ,
- 4) недостатокъ пакгаузовъ, платформъ,—путей а вслѣдствіе этаго:
- 5) задержка товаровъ какъ въ отправленіи такъ и въ приѣмѣ и выгрузка дорогихъ товаровъ на некрытые платформы а прочихъ товаровъ на землю въ грязномъ дворѣ.
- 6) Невѣрность взвѣшиванія клади.

Всѣ эти заявленія и жалобы имѣютъ полное основаніе.

*По 1-му пункту:*

На основаніи § 21 договора высшая провозная плата для пассажировъ и товаровъ не должна прево-



сходить той, которая нормально опредѣлена для Варшавско-Бромбергской желѣзной дороги.

На этой дорогѣ каменный уголь перевозится по  $\frac{1}{54}$  копѣйки съ пуда и версты, на Лодзинской же по  $\frac{1}{2}$  копѣйки.

*По 2-му пункту:*

Станція Лодзь не находится въ прямомъ сообщеніи съ Петербургомъ и Ригой, что тѣмъ менѣе объяснимо, что дорога въ прямомъ сообщеніи съ главными станціями Петербурго-Варшавской и Риго-Динабургской дорогами.

*По 3-му пункту:*

Изъ предшествующаго пункта вытекаетъ, что и наложенные платежи съ главными городами не могутъ быть производимы, между тѣмъ главные фабриканты находятся въ постоянныхъ торговыхъ оборотахъ съ этими городами, а самый процентъ, взимаемый дорогой крайне высокъ. Главное общество за переводъ наложеннаго платежа беретъ  $\frac{1}{4}\%$ —южныя дороги  $\frac{1}{2}\%$  а Лодзинская  $1\%$ .

*По 4-му пункту.*

Недостатокъ пакгаузовъ и платформъ чрезвычайный. Вслѣдствіе заявленія комисіи, лѣтомъ 1879 года — была выстроена одна крытая платформа, но это далеко недостаточно. Комисія осматривала дорогу весной — другой разъ осенью, гдѣ особаго на-



плыва товаровъ не было, между тѣмъ шерсть, бумага не помѣщалась на платформахъ, а лежала на грязномъ дворѣ, отчасти на старыхъ шпалахъ, а хлѣбъ, бочки, соль въ мѣшкахъ на землѣ, послѣдніе были сильно подмочены.

*По 5-му пункту.*

6969 Недостатокъ разъѣздныхъ путей, тѣснота станціи такъ велика, что нѣтъ возможности разгружать вагоны прямо на воза, въѣздъ для этихъ послѣднихъ крайне стѣсненъ а подъѣздный путь ко двору, гдѣ складываются товары, хотя и вымощенъ, но содержится невозможно дурно. Расширеніе станціи, какъ товарной—такъ и пассажирской составляетъ неотложную необходимость, не только для торговаго сословія но и для самой дороги, такъ какъ недостатокъ и неудобство путей влечетъ за собой бесполезный пробѣгъ паровозовъ.

*По 6-му пункту.*

При ежегодномъ усиленномъ товарномъ движеніи, при тѣснотѣ товарной станціи, вѣсовъ мало, хотя самые вѣсы вѣрны, но вѣсовщицъ, при огромномъ количествѣ товаровъ, торопятся и взвѣшиваютъ небрежно, отчего естественно и происходятъ жалобы.

Тѣснота при кассѣ пассажирской станціи также чрезвычайная, усиливающаяся еще болѣе тѣмъ, что кассиры отпираютъ ее весьма часто, только за 20 минутъ до отхода поѣзда, какъ это было въ бытность



коммисіи въ Лодзѣ. Всѣ жалобы, заявленія и замѣчанія коммисіи были сообщены совѣту управленія общества, который въ обширной отвѣтной запискѣ, присланной на имя предсѣдателя подкоммисіи, отрицаетъ рѣшительно, не только заявленія по жалобамъ но даже и то, что сама коммисія видѣла на мѣстѣ. Отвѣтъ этотъ Правленія Лодзинской желѣзной дороги представленъ въ Главную Коммиссію но входитъ въ подробный разборъ, а тѣмъ болѣе отвѣчательна эту записку Варшавская коммисія не находитъ надобности, такъ какъ стоитъ взять на выдержку какой либо пунктъ; чтобы судить въ какой мѣрѣ объясненія Правленія заслуживаютъ вниманія на примѣръ: по вопросу о прямомъ сообщеніи управленію сообщается, что есть жалобы на отсутствіе этого сообщенія съ Ригой и Петербургомъ; оно отвѣчаетъ, что дорогас остоитъ въ прямомъ сообщеніи со всѣми главными станціями Варшавско-Петербургской, Риго-Динабургской и Московско-Брестской дороги, такъ что можно подуматъ, что заявленіе пожалуй и невѣрно, а въ сущности дѣйствительно съ главными станціями этихъ дорогъ Лодзь стоитъ въ прямомъ сообщеніи. но не съ оконечными пунктами, что и есть главное неудовольствіе товароотправителей.

Подкоммисія нашла, что большое количество товара было выгружено на землю въ грязь и что нижніе мѣшки выгруженной соли уже на половину растаяли. Совѣтъ отвѣчаетъ объ одномъ мѣшкѣ, подмоченномъ, будто-бы, отъ того, что съ брезента, кото-



рымъ соль была покрыта, текла вода, между тѣмъ, все количество соли, лежащее на землѣ было подмочено и ничего не было покрыто брезентомъ; а въ доказательство, что въ сущности не стоило даже и обращать вниманіе на такую бездѣлицу приводится, что и владѣлецъ соли не жаловался и не требовалъ отъ дороги вознагражденія за подмочку.

Но это послѣднее обстоятельство доказываетъ лишь справедливость заявленія товарополучателей, что онѣ давно перестали жаловаться на терпимыя ими стѣсненія, такъ какъ всѣ ихъ претензіи оставались безъ вниманія и лишь возбуждали неудовольствіе въ служащихъ на дорогѣ, что конечно отзывалось на интересахъ грузоотправителей. Управление же дороги отсутствіе жалобъ выставляетъ какъ признакъ порядка существующаго на линіи.

Впрочемъ, какъ выше уже сказано, по пріѣздѣ въ Лодзь-Подкомисія едва успѣвала записывать всѣ тѣ заявленія которыя ей были сдѣланы почти всѣми лицами имѣющими какое либо дѣло съ дорогой.

Найденныя безпорядки также объясняются управленіемъ не обычно быстрымъ развитіемъ товарнаго движенія, котораго нельзя было предвидить.

Въ прилагаемой вѣдомости № 1 показано количество перевозимыхъ товаровъ и пассажировъ по родамъ и разрядамъ и послѣдовательное ихъ возростаніе по годамъ и изъ нея усматривается, что возростаніе съ 1868 года идетъ слѣдующее:



товаровъ большой скорости съ . . .	38147 п.	205672 п.
» малой » поштучно .	528089	» 1383508 »
» » » поваг. 2, 3 и 4 раз.	945208	» 4445292 »
» перевозимыхъ въ спец. ваг. по ваг.	2406303	» 9339618 »
Общее возрастаніе перевозим. товаровъ	3967747	„ 15373190 »

Относительно пассажирскаго движенія возростаніе тоже произошло въ слѣдующемъ порядкѣ:

пассажировъ I класа съ	548 до	2212
» II » »	8819 »	26878
» III » »	29614 »	81930
» IV » »	50907 »	108861
» военныхъ »	1777 »	17733
» всего »	91665 »	237614

Количество перевезенныхъ животныхъ возросло съ 1293 т. до 24125 шт. причемъ главную часть занимаютъ свиньи.

Сообразно сему увеличенію движенія возростаетъ и приходъ достигшій съ 69180 р. 31 коп. до 300469 р. 39<sup>1</sup>/<sub>2</sub> к. т. е. на версту дороги, согласно вѣдомости № 2 съ 3661 руб. до 11556 руб. а на версту полезнаго пробѣга паровоза съ 2 р. до 4 р. 61 к.

Но одновременно съ симъ усматривается несоразмѣрное возрастаніе расходовъ, поднявшихся съ 45,412 р. 58 к. до 235561 руб. или на версту дороги съ 1746 р. 63 к. до 9060 р. что составляетъ на версту поѣзда съ 1 р. 30 к. до 3 р. 62 к.

Вмѣстѣ съ тѣмъ усматривается изъ вѣдомости № 2, что въ теченіе времени съ 1867 года, по 1878 произведено работъ, до эксплуатаціи неотносящихся



на сумму 159.056 р. 25 к. каковыя на основаніи устава не должны пользоваться гарантією и тѣмъ болѣе служить удержаніемъ изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ.

Согласно § 17 Высочайше утвержденнаго Устава подвижной составъ Лодзинской фабричной желѣзной дороги опредѣленъ былъ слѣдующій:

- 5 паровозовъ,
- 14 пассажирскихъ вагоновъ,
- 84 товарныхъ вагоновъ (включая багажные).

Но въ виду малаго движенія ожидаемаго въ первые годы эксплуатаціи, Совѣтъ управленія 13 (25) Іюня 1866 г. за № 326, вошелъ съ представленіемъ къ г-ну начальнику управленія путей сообщенія въ Царствѣ Польскомъ объ исходатайствованіи Высочайшаго разрѣшенія—пріобрѣсть на первое время только

- 2 паровоза,
- 11 пассажирскихъ вагоновъ,
- 2 багажныхъ вагоновъ
- и 35 товарныхъ вагоновъ
- а вмѣсто покупки остальныхъ
- 3 паровозовъ
- 3 пассажирскихъ и
- 47 товарныхъ вагоновъ отчислить въ запасъ соотвѣтственную сумму.

Сумма эта по тогдашнему курсу акцій и кредитнаго рубля опредѣлялась обществомъ въ 108,000 рублей въ акціяхъ, но по требованію г-на начальника



управленія увеличена была до 120000 р. въ акціяхъ.

Испрашиваемое Высочайшее разрѣшеніе послѣдовало 4 Сентября 1866 года о чемъ было сообщено обществу отношеніемъ г-на начальника управленія путей сообщенія отъ 23 Сентября 1866 г. за № 1983.

Изъ отчисленнаго такимъ образомъ капитала 120.000 руб. акціями, который паросшими процентами увеличился номинально до 128.623 руб. 4 к. куплены: Дѣйствительная стоимость паровоза 19.841 р. 36<sup>1</sup>/<sub>2</sub> к. но такъ какъ для уплаты этой суммы израсходовано акціями 27.506 руб. 31 к. а акціи считались *at par* въ суммѣ 120.000 р. то въ балансѣ расходъ значится показанной суммой.

въ 1868 году	1	товаро-пассажир. паровозъ	27,506 р. 31 к.
„ 1871 „	2	пассажир. вагона I—II кл.	8,793 „ 69 „
„ 1872 „	1	„ „ (салонъ)	5,088 „ 7 „
„ 1873 „	2	товарные паровоза	53,317 „ 28 „
„ 1875 „	2	пассажир. вагона III кл.	
„ „ „	2	„ „ IV кл.	8,579 „ 19 „
„ 1876 „	2	пассажир. вагона IV кл.	
„ „ „	1	„ вагонъ III „	6,035 „ 39 „
„ „ „	20	угольныхъ полувагоновъ	19,303 „ 11 „

---

Итого 128,623 р. 4 к.



Такимъ образомъ къ концу 1876 г капиталъ былъ совершенно исчерпанъ и дорога имѣла:

	по уставу должно быть,		слѣдовательно противъ устава.	
паровозовъ	5	5	менѣе	и болѣе
пассаж. вагон.	21	14	»	7
товарн. »	57	84	27	»

Въ 1878 г. изъ *доходовъ эксплуатаціи* приобрѣтенъ еще одинъ—шестой паровозъ (товарный).

Въ 1879 г. — заказаны и будутъ поставлены въ Іюнѣ мѣсяцѣ 2 пассаж. вагоны I—II кл.

2 » » III кл.

Въ томъ же году въ Февралѣ совѣтъ управленія представлялъ г-ну инспектору желѣзной дороги о необходимости приобрѣтенія, въ счетъ чистой прибыли 1878 г., по крайней мѣрѣ 10-ть крытыхъ товарныхъ вагоновъ, но на представленіе это не былъ полученъ отвѣтъ.

На основаніи §§ 8, 9, 10 и 11 договора объ уступкѣ Лодзинской фабричной желѣз. дороги, правительство гарантируетъ учредителямъ *чистый* годовой доходъ звонкою монетою за каждую версту 2450 руб. сер. на уплату процентовъ и погашеніе капитала, со дня открытія правильнаго и постояннаго по линіи движенія, причемъ еслибы оптовый капиталъ опредѣленный въ 49.000 рублей на версту оказался недостаточнымъ на сооруженіе и обзаведеніе желѣзной дороги, то учредителямъ предоставлено право, съ разрѣшенія правительства, заключать займы и выпускать



облигаціи, причеиъ  $\frac{0}{10}$  по займаиъ и облигаціи ихъ не гарантируются правительствомъ.

На основаніи § 42 устава общества, *чистый* доходъ отъ всего предпріятія т. е. остающійся за вычетомъ всѣхъ расходовъ и издержекъ по содержанію и эксплуатаціи дороги, распредѣляется согласно указанію правительства первоначально на уплату процентовъ и погашеніе акцій.

Между тѣмъ общество Лозовской желѣзной дороги рассчитывало, до 1878 г. включительно, *чистый* доходъ, за удержаніемъ расходовъ до эксплуатаціи не относящихся, а составляющихъ увеличеніе стоимости желѣз. дороги, и такимъ образомъ въ сущности издержало изъ чистаго дохода вопреки § 42 устава 159,056 р. 25 к.

Сумма эта служащая увеличеніемъ стоимости желѣзной дороги и израсходованная на покупку дополнительнаго подвижнаго состава и устройство новыхъ зданій и увеличеніе числа путей по § 11. Уступочнаго договора не должна пользоваться гарантіей правительства.

Нельзя не обратить вниманіе на значительное повышеніе расходоъ, несоствѣтствующее настоящему положенію дороги, и невольно бросается въ глаза расходъ службы тяги и подвижнаго состава, показанный въ вѣдомости № 3, гдѣ расходы по ремонту и содержанію подвижнаго состава превосходятъ 1 р. съ версты полезнаго пробѣга, и гдѣ бесполезный про-



бѣгъ перешелъ за максимумъ существующаго на другихъ желѣз. дорогахъ.

Причины означеннаго значительнаго расхода на ремонтъ подвижнаго состава, между прочимъ, заключаются также и въ слѣдующемъ: На станціи Лодзь, гдѣ устроены мастерскія, имѣющія лишь ручные станки для мелкаго ремонта подвижнаго состава, производится и капитальный ремонтъ, который по этому обходится несообразно дорого—обточку шинъ и болѣе серьезныя работы, которыя не возможно производить, съ имѣющимися средствами, въ мастерскихъ, приходится производить на фабрикахъ и заводахъ на сторонѣ, внѣ рельсоваго соединенія и перевозить гужемъ такіе, нерѣдко весьма тяжеловѣсные, предметы, что составляетъ увеличеніе стоимости ремонта.

Производящійся крайне медленно и несовершенно. капитальный ремонтъ въ своихъ мастерскихъ, задерживаетъ мелкій ремонтъ прочихъ паровозовъ, и медленная отсылка, гужемъ, шинъ для обточки, заставляетъ и вагоны ожидать ремонта по три и болѣе мѣсяцевъ.

Является непонятнымъ почему допускаются такія непроизводительные расходы, тогда какъ ремонтъ могъ-бы производиться въ мастерскихъ Варшавско-Вѣнской дороги.

Обточка шинъ нынѣ обходится дорогѣ, считая въ томъ числѣ доставку колесъ на заводъ и обратно:



За обточку 1 пары шинъ пассажирскихъ и товарныхъ колесъ . . . . . 6 руб.

За 1 пару тендерныхъ и паровозныхъ неведущихъ колесъ . . . . . 12 »

За 1 пару паровозныхъ ведущихъ колесъ 18 »

За снятіе съ колесъ старыхъ шинъ, натяжку и обточку новыхъ пассажирскихъ, товарныхъ и тендерныхъ колесъ пара . . . 24 »

Паровозныхъ . . . . . 30 руб.

Управленіе дороги заявило, что Варшавско-Вѣнская дорога отказалась отъ большаго ремонта, за неимѣніемъ свободныхъ мѣстъ, а обточку шинъ хотя и соглашалась производить по низкимъ цѣнамъ, но провозъ до Варшавы и обратно колесъ, по тарифу 2-го разряда возвысилъ бы цѣнность этой работы еще болѣе.

Казалось бы, что при лучшихъ отношеніяхъ управленій двухъ сосѣднихъ дорогъ, при нѣсколько твердомъ желаніи—можно было бы прійти къ соглашенію тѣмъ болѣе, что почти на всѣхъ дорогахъ существуетъ обычай перевозить принадлежности сосѣдней дороги по пониженноу тарифу.

Общее состояніе маленькой, 26 верстной Лодзинской дороги представляется въ крайне непривлекательномъ видѣ. Постройка этой линіи, начатая въ 1866 году было отдана особому обществу, а не Вѣнской дороги, которой она составляетъ лишь питательную вѣтвь, и подвижнымъ составомъ, которой она почти и существуетъ такъ какъ у Лодзинской



дороги, только съ 1879 г. имѣется 58 разныхъ вагоновъ, которыхъ, при постоянно развивающемся движеніи и теперь недостаетъ. Общество это очевидно взяло постройку этой линіи въ надеждѣ вынудить Правительство дать ему концессию для продленія этой линіи, хотя направленіе этого продленія, кажется и до сихъ поръ, ясно не установилось. Лодзинская дорога готова идти и на западъ къ Калишу или Верушеву и на востокъ къ Ивангороду лишь бы получить концессию, а потому и всѣ безпорядки и неурядицы, существующія на дорогѣ объясняются Управленіемъ—малымъ протяженіемъ ея и невозможностію, за неимѣніемъ средствъ дѣлать не только улучшения, но исполнить настоятельныя потребности. Между тѣмъ дорога, проходя по совершенно гладкой мѣстности, не требуя по этому какихъ-либо затратъ, на поддержаніе какихъ-либо техническихъ большихъ сооружений, которыхъ на дорогѣ вовсе нѣтъ, слѣдовательно гдѣ и эксплуатація легче, ежегодно увеличиваетъ расходъ по этой эксплуатаціи до весьма большихъ размѣровъ. Между тѣмъ развитіе фабричнаго города Лодзь увеличиваетъ ежегодно доходность дороги, которая находится еще въ томъ выгодномъ положеніи, что она работаетъ по всей своей длинѣ и грузы перевозитъ по весьма высокому тарифу, такъ, что средняя выручка съ пудоверсты составляетъ  $\frac{1}{20}$  коп.

Не только фабриканты и товаротправители жаловались на небрежность, неаккуратность, излишніе



поборы и порчу товаровъ, но даже служащіе на дорогахъ просили комиссію освидѣтельствовать ихъ помѣщенія и побудить Управленіе дороги помѣстить ихъ болѣе человѣчно.

Книги на товарной станціи ведутся съ чрезвычайною небрежностію—итоги по нѣсколькимъ мѣсяцевъ остаются неподведенными, пожегалое берется, нѣсколько съ товара прибывшаго и не взятаго, но и съ товара сданнаго и дорогой неотправленнаго, за покрытіе этого же товара брезентомъ берется кромѣ того 1 рубль серебромъ.

Станція въ городѣ Лодзь неудобнаво всѣхъ отношеніяхъ, развѣздныхъ путей мало, и хотя Управленіе дороги, въ поданной письменной запискѣ въ комиссію, отрицаетъ, чтобы у нея были залежи груза, но не далѣе какъ въ декабрѣ 1879 года, не смотря на крайнюю потребность въ городѣ угля, было сдѣлано распоряженіе, чтобы въ продолженіи трехъ дней съ Домбровскихъ копей непосылаемо было ни одного вагона съ этимъ горючимъ матеріаломъ, такъ какъ не только въ Лодзѣ всѣ пути были заняты не разгруженными вагонами, но и на станціи Колюшки, соединяющей Варшавско-Вѣнскую съ Лодзинской дорогой, всѣ пути первой дороги были заняты груженными вагонами, назначенными въ Лодзь и дальнѣйшее прибытіе таковыхъ въ Колюшки грозило прервать движеніе и на Варшавско-Вѣнской дорогѣ, хотя на основаніи § 17 уступочнаго договора, дорога и обязана при настоящемъ доходѣ уложить второй путь,



но—какъ дорога отправляетъ всего по 5-ти поѣздовъ въ каждую сторону и при увеличеніи подвижнаго состава можетъ довести движеніе до 12 поѣздовъ, то укладка втораго пути нынѣ совершенно излишня.

Несмотря на свое малое протяженіе Лодзинская дорога казалось бы при болѣе рациональномъ управленіи могла бы существовать самостоятельно, а продолженіе ея, въ какую-бы то ни было сторону не представляетъ неотложной необходимости.

Предсѣдатель Баронъ *В. Менденъ.*

Члены: Инженеръ *А. Петлинъ.*

Профессоръ *Г. Симоненко.*

*Я. Натансонъ.*

#### **ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ МНѢНІЕ Г. НАТАНСОНА.**

Въ докладѣ своемъ о Лодзинской желѣзной дорогѣ Варшавская подкоммисія высказала въ заключеніе мнѣніе, что несмотря на свое малое протяженіе «Лодзинская дорога, казалось бы, при болѣе рациональномъ управленіи могла бы существовать самостоятельно, а продолженіе ея въ какую бы то ни было сторону» не представляетъ неотложной необходимости.



Опираясь на изслѣдованное Варшавскою подкомисіею положеніе дѣль Лодзинской дороги можно по моему убѣжденію къ заключенію этому присовокупить, что при самостоятельномъ существованіи Лодзинской дороги нѣтъ никакой надежды, чтобы Правительство когда-либо могло быть освобождено отъ значительныхъ приплатъ къ гарантіи, а тѣмъ менѣе чтобы казна могла получить когда-нибудь обратно принадлежащую ей отъ Общества сумму 542,689 р. с. Издержки на ремонтъ дороги будутъ постоянно поглощать всѣ излишки дохода дороги. Сверхъ того нѣтъ возможности, чтобы безъ значительныхъ новыхъ капитальныхъ затратъ Лодзинская дорога могла удовлетворить самымъ основательнымъ требованіямъ промышленности и торговли. Наконецъ Лодзинская дорога, хотя при приплатахъ по гарантіи можетъ продолжать самостоятельное вегетативное существованіе, но въ нормальное положеніе относительно расходовъ по управленію и эксплуатаціи можетъ прійти только черезъ включеніе ся въ составъ какой-либо большей существующей или имѣющей выстроиться линіи желѣзной дороги.

---



СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ

ПО ЛОДЗИНСКОФАБРИЧНОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.



## Лодзинско-Фабричная желѣзная дорога.

Годъ.	Д о ж				о д ъ.				
	Сборъ съ пасса- жирскаго движе- нія.	Сборъ съ товар- наго движенія.	Сборъ съ телеграфа.	За аренду буфе- товъ и площадей	Разные сборы.	И Т О Г О.	На версту до- роги.	На версту поѣзда.	Средняя выручка въ день.
1878	78278,35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	202953,95	51,25	7650	11535,84	300469,39 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	11556,5	4,61	823,20
1877	62474,47	139993,69	26,50	7500	7716,26	217710,92	8373,49	3,71	596,46
1876	59928,89	133262,42	46,25	7150	7773,04 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	208160,60 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8006,17	3,49	570,30
1875	54743,34	121186,63	30,75	4225	5012,96 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	185198,88 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7123,03	3,09	507,39
1874	49594,68	103719,23	49,25	4120	1712,41	159195,57	6122,90	2,90	436,15
1873	43464,83 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	83656,88	46,25	2206,5	1169,43	130643,89	5024,76	2,32	357,93
1872	42552,67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	82557,45	125,75	2907,5	207,2	128350,21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4936,54	2,92	356,53
1871	37014,92 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	76037,25	135,00	2160,65	—	115347,84 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4436,46	2,75	320,41
1870	34184,81 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	58576,62	98,75	1967,48	—	94827,05 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3647,19	2,28	263,41
1869	33469,12	51096,53	115,75	2133,2	—	86814,60	3339,08 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2,35	241,15
1868	29031,18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	52529,48	120,53	5632,24	—	87421,63	3358,02	2,31	242,54
1867	28260,55 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	37248,12	—	—	—	69732,30	2660,78	2,63	192,17
1866	14643,57	13552,06	—	—	100,75	28292,52	1008,17	2,26	134,73



Р а с						И О Д Ъ.				
Г о д ъ.	Содержаніе Общаго Управленія.	Содержаніе Управленія дороги.	Движеніе	Содержаніе пути и зданій.	Расходъ на движущую силу.	Экстраорди- нарный рас- ходъ	И Т О Г О.	На версту дороги.	На версту поѣзда.	Остатокъ дохода.
1878	15265,57 <sup>1/2</sup>	21203,86	25083,27	71572,36	102256,00	71276,41	252765,07	9721,73	3,82	47704,32
1877	15816,47	19437,68 <sup>1/2</sup>	24776,91 <sup>1/2</sup>	50939,38 <sup>1/2</sup>	59248,40	10539,15	170218,86	6546,88	2,90	47492,06
1876	15148,54 <sup>1/2</sup>	18399,55	22701,81 <sup>1/2</sup>	37480,74	62067,06	18205,61 <sup>1/2</sup>	175797,71 <sup>1/2</sup>	6761,45	2,96	32362,89
1875	12575,39 <sup>1/2</sup>	15996,81 <sup>1/2</sup>	20916,07 <sup>1/3</sup>	26883,97	50060,54	30475,74 <sup>1/2</sup>	156908,54	6038,79	2,62	28290,34
1874	15101,89	10494,17 <sup>1/2</sup>	17044,82	32247,75	46071,10	14568,60	120959,73 <sup>1/2</sup>	4652,29	2,20	38235,83
1873	11654,50	8301,78	15585,10	25928,42 <sup>1/2</sup>	43964,45	1843,19	105434,25 <sup>1/2</sup>	4055,16	2,63	25209,63
1872	12897,45 <sup>1/2</sup>	8154,71	14770,06	30692,27	42523,44	9859,95	109037,93 <sup>1/2</sup>	4193,16	2,47	19312,28
1871	10877,18	5869,30	12145,25 <sup>1/2</sup>	15972,68	31406,55	— —	76270,97 <sup>1/2</sup>	2933,50	1,85	39076,87
1870	9096,72 <sup>1/2</sup>	6077,65	12554,27	15528,56 <sup>1/2</sup>	22682,83	650 —	65940,04 <sup>1/2</sup>	2536,15	1,58	28887,01
1869	8062,74 <sup>1/2</sup>	5302,69	11398,00	10357,28	22868,23	1400 —	57988,93 <sup>1/2</sup>	2330,38	1,53	28825,66
1868	6393,89 <sup>1/2</sup>	6135,12	10894,87 <sup>1/2</sup>	8233,62 <sup>1/2</sup>	24503,43	1870 —	56190,96 <sup>1/2</sup>	2161,20	1,48	31132,47
1867	5205,32	5870,33	10928,18	4285,46 <sup>1/2</sup>	19129,23	— —	44412,32	1746,63	1,73	23767,78
1866	3026,35	3969,59	6873,66	1848,15	6650,63	— —	22368,42	860,72	1,78	5924,10



**Движеніе грузовъ и пассажировъ**  
по Фабрично-Лодзинской желѣзной дорогѣ.

Годъ.	ТОВАРЬ.	м а л о й с к о р о с т в ѣ п у д а х ѣ.								Перевезено.	Въ томъ числѣ.	
	Большой скорости.	I-го разряда по штучно.	II-го разряда по штучно.	III-го разряда по штучно.	Ц ѣ л ы м ѡ в а г о н а м и.					товаровъ всего пудовъ.	Отъ Лодзи къ колюшкамъ.	Отъ Колюшекъ къ Лодзи.
					II-го разряда.	III-го разряда.	IV-го разряда.	Известъ и мука.	Каменный уголь.			
Пудовъ.												
1878	205672	770732	383636	229140	1030185	1685373	1728834	622968	8716650	15373190	1137234	14235956
1877	158366	595029	272436	177850	766243	1173470	1246626	417432	6965599	11773051	905254	10867797
1876	127202	539452	279137	132791	671151	1200330	1904017	552867	6254977	11662527	817487	10845040
1875	136354	577403	280624	68692	655067	1132371	1200569	359891	5494901	9905872	821711	9084161
1874	125313	486917	255010	47317	609801	1005871	1136663	332557	4791979	8791428	688221	8103207
1873	119239	408143	234272	36718	544401	790655	919516	193159	4112106	7358209	504892	6853317
1872	110727	420837	217616	33103	627380	1025467	426501	173077	4345399	7380101	492549	6887552
1871	108971	351123	232400	24374	705905	529384	484778	111354	4087124	6635413	419144	6216269
1870	87046	332809	209821	15593	570230	481678	197410	79196	2311788	4285571	429380	3856191
1869	59188	309227	191044	13760	555905	353589	176083	74651	1953624	3687071	335627	3351444
1868	38147	314040	196452	17597	528062	277442	139704	100791	2305512	3917747	269988	3647759
1867	11362	186638	218434	15662	238127	317253	246734	100884	1402714	2734887	225984	2508824
1866	4566	44612	127244	9069	7151	150893	105090	9374	490122	947999	86264	861857



Годъ.	П А С С А Ж И Р О В Ъ.						Въ томъ числѣ.		Б а г а ж а.		Животныхъ по штучно
	I-го класса.	II-го класса.	III-го класса.	IV-го класса.	Военныхъ.	Всего.	Отъ Лодзи.	Отъ Колюшекъ.	Пассажирскихъ.	Военныхъ.	
1878	2212	26878	81930	108861	17733	237614	115918	121696	57187	18262	24125
1877	1596	25255	45338	109997	10417	192603	96153	96450	41108	16008	25044
1876	1352	25235	43346	103897	13467	18297	83415	93882	44509	19528	18721
1875	1396	28019	37963	89985	4605	161464	76655	84809	42824	11956	14369
1874	1344	29331	32182	76485	4675	144017	71781	72236	36122	—	8643
1873	1173	21606	31172	71386	2398	127737	65783	61954	34176	—	22030
1872	889	21656	30287	67668	6371	126871	66276	60595	37440	—	15647
1871	592	15664	34886	60183	1930	113255	56758	56497	36050	—	3932
1870	553	16189	29305	56368	1192	103607	53628	49979	34294	—	1903
1869	481	9790	36425	57535	5118	109349	56804	52545	34724	—	1458
1868	548	8819	29614	50907	1777	91665	46316	45349	32966	—	619
1867	559	9133	28677	46989	1624	86985	—	—	33527	—	1293
1866	362	4932	14091	26526	59	45970	—	—	17831	—	157











## Расходъ по движущей силѣ.

Годъ.	Итого.		На версту дороги.		На версту пробѣга поѣзда.		Пробѣгъ паро- возовъ.	
					Общій.	Полез- ный.	Общій.	Полез- ный.
					РУБЛЕЙ.			
1878	102256	00 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3932	90	0,67	1,57	150481	65082
1877	59248	40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2280	32	0,44	1,00 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	134502	58760
1876	62067	06 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2387	20	0,41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1,04 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	149627	59540
1875	50060	54	1925	41	0,40	0,83	133816	59852
1874	46071	10	1671	96	0,44	0,84	103962	54886
1873	43964	45	1690	94	0,50	1,09	87190	39997
1872	43883	67	1685	90	0,49	0,97	895,93	42970
1871	31406	05 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1207	90	0,74	0,76	42010	41219
1870	22682	85 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	872	66	0,52	0,54	42367	39929
1869	22868	22	877	01	0,58	0,60	39332	37789
1868	24503	45	942	44	0,56	0,60	43085	38619
1867	19123	22	735	51	0,73	0,74	27604	27609
1866	6650	65	255	79	0,53	0,53	13153	13153

Инженеръ А. Петлинъ

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдо-  
ванія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Д. И. Шеметкина, Невскій пр., № 86.

1880.